ЗАПИСКА

ПРЕДСѢДАТЕЛЯ ГУБЕРНСКОЙ ЗЕМСКОЙ УПРАВЫ ИВАНЕНКО, О ПРОВЕДЕНІИ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ ОТЪ ХАРЬКОВА КЪ КРЫМСКИМЪ ПОРТАМЪ.

Таврическое Губернское Земское Собраніе въ засѣданіи своемъ 16 Декабря 1868 г., по выслушаніи моей записки объ устройствѣ желѣзно-конныхъ дорогъ въ Таврической губерніи, постановило: соглашаясь съ тѣмъ, что главная цѣль земства должна состоять въ соединеніи Крыма съ центромъ Россіи, Собраніе пришло однако къ убѣжденію, что собранныхъ пока данныхъ недостаточно для того, чтобы судить о сравнительной пользѣ для края и выгодности желѣзно-конныхъ и паровыхъ дорогъ, а равно о преимуществѣ того или другаго направленія дороги. Находя, что проложеніе желѣзной дороги въ Крымъ представляется для края вопросомъ первой важности, Земское Собраніе, въ виду могущей встрѣтиться надобности гарантировать со стороны земства извѣстный процентъ на затраченный съ этою цѣлью предпринимателями капиталъ, нашло необходимымъ предварительно собрать возможно полныя свѣдѣнія о примѣрной стоимости дороги, наивыгоднѣйшемъ направленіи ея, количествѣ

груза, вывозимаго изъ губерніи и ввозимаго въ нее, и другія данныя, имѣющія вліяніе на стоимость и выгодность дороги. Съ этою цѣлью Собраніе поручило члену Управы С. А. Ашеру заняться спеціально собираніемъ означенныхъ свѣдѣній, а меня просило взять на себя сношенія письменныя и личныя переговоры съ Правительственными лицами, общественными учрежденіями и частными предпринимателями. Вслѣдствіе такого порученія Губернскаго Собранія, въ бытность мою въ Петербургѣ въ Мартѣ нынѣшняго года, я имѣлъ честь представляться г. Министру путей сообщенія, который выразилъ полное сочувствіе къ соединенію Крыма съ центромъ Россіи посредствомъ пароваго-желѣзнаго пути, причемъ замѣтилъ, что для сокращенія издержекъ выгодно было бы воспользоваться уже предположенною къ постройкѣ дорогою изъ Харькова въ Таганрогъ, и вести дорогу въ Крымъ отъ одного изъ пунктовъ дороги Харьковско-Таганрогской. Затѣмъ я вошелъ въ сношенія съ С. С. Поляковымъ, извѣстнымъ строителемъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, который изъявилъ готовность принять на себя постройку дороги въ Крымъ и обѣщалъ въ нынѣшнемъ же году приступить къ розысканіямъ на свой счетъ по направленію этой дороги. Эти обстоятельства были сообщены мною г. Предсѣдателю Ѳеодосійской Уѣздной Земской Управы, который, узнавъ о прибытіи г. Полякова въ Таганрогъ, согласилъ члена Ѳеодосійской Управы г. Шмитта отправиться въ

Таганрогъ для личныхъ переговоровъ съ г. Поляковымъ. — Г. Шмиттъ не засталъ въ Таганрогѣ самаго С. С. Полякова, строителя Курско-Азовской дороги, находившагося за границей, а брата его Я. С. Полякова, распорядителя работъ, который на предложеніе г. Шмитта отвѣтилъ, что вопросъ о проведеніи желѣзной дороги на Ѳеодосію можетъ быть принятъ его братомъ къ предварительному обсужденію на слѣдующихъ основаніяхъ:

1) Если Таврическое земство войдетъ по обсужденію этого вопроса предварительно въ соглашеніе съ Екатеринославскимъ земствомъ, такъ какъ предполагаемая дорога должна пройти на значительномъ протяженіи Екатеринославскую губернію.

2) Если Таврическое земство, совмѣстно съ Екатеринославскимъ, примутъ на себя офиціальное ходатайство у Правительства о разрѣшеніи на постройку этой дороги.

3) Если Таврическое и Екатеринославское земства изъ 5% правительственной гарантіи на бумаги, которыя будутъ выпущены для реализаціи необходимаго для постройки дороги капитала, найдутъ возможность принять на себя $^2/_5$, безъ чего трудно надѣяться получить въ скорости разрѣшеніе на постройку и Правительственную гарантію.

Затѣмъ, если земства придутъ въ соглашеніе на вышеупомянутыхъ основаніяхъ и предоставятъ подъ постройку дороги безвозмездно земли, отходящія подъ линію и станціи съ принадлежностями, то

при такихъ условіяхъ Поляковымъ могутъ быть приняты на себя подробныя изысканія, реализація потребнаго капитала и самое производство работъ, и что съ полученіемъ имъ или его братомъ увѣдомленія земствъ по всему вышеизложенному, онъ немедленно войдетъ въ соглашеніе съ земствами о времени и мѣстѣ собранія депутатовъ отъ земствъ, въ его присутствіи, для обсужденія основаній дальнѣйшихъ дѣйствій и болѣе подробнаго разъясненія самыхъ условій.

Г. Поляковымъ предъявлена была печатная карта Россіи, на которой нанесены желѣзныя дороги построенныя, строящіяся и предположенныя къ постройкѣ. На этой картѣ, въ числѣ предполагаемыхъ показана дорога, соединенная съ Харьково-Азовскою у Бахмута и направленная къ Екатеринославу, а оттуда въ Крымъ чрезъ Чонгары, съ развѣтвленіемъ тамъ на Севастополь и Ѳеодосію. Впослѣдствіи инженеры братья Панаевы получили разрѣшеніе Правительства на производство, на свой счетъ, розысканій по направленію этой линіи, безъ всякаго обязательства со стороны Правительства вознаградить ихъ за произведенные ими для этой цѣли расходы или предоставить имъ предпочтительное право на полученіе концессіи для постройки этой дороги. Техники, присланные гг. Панаевыми, окончили свои розысканія въ Октябрѣ мѣсяцѣ. Осенью явился въ Крымъ техникъ, уполномоченный отъ какой-то компаніи произвести розы-

сканія для желѣзной дороги по направленію отъ Кременчуга на Бериславъ, Каховку и Перекопъ къ Севастополю. О составѣ этой компаніи ничего неизвѣстно.

Въ томъ-же засѣданіи Губернскаго Собранія 16 Декабря 1867 г. было заявлено о предложеніи г. Каншина, строителя конно-желѣзныхъ дорогъ въ Петербургѣ, принять на себя постройку конно-желѣзной дороги отъ Харькова къ Ѳеодосіи при *одной* гарантіи земства тѣхъ уѣздовъ, чрезъ которые должна проходить эта дорога. Эта гарантія была опредѣлена въ 2% на затраченный капиталъ, при стоимости дороги не свыше 10,000 р. на версту, и должна была продолжаться всего 10 лѣтъ. Нѣкоторые уѣзды Екатеринославской и Таврической губерній приняли предложеніе г. Каншина, и выбрали уполномоченныхъ для ходатайства предъ Правительствомъ объ оказаніи благопріятнаго содѣйствія къ осуществленію столь важнаго предположенія. Изъ нихъ, уполномоченный Мелитопольскаго уѣзднаго собранія гласный Гофманъ, по возвращеніи изъ Петербурга, представилъ докладную записку о своихъ дѣйствіяхъ. Изъ этой записки между прочимъ видно: 1) что при личныхъ объясненіяхъ г. Каншинъ объявилъ, что при столь малой и исключительно земской гарантіи немыслимо вести какую-либо дорогу, нетолько Харьково-Ѳеодосійскую, которая пройдетъ на протяженіи болѣе 600 верстъ, и потому чтобы это дѣло получило осуществленіе

и чтобы онъ съ компаніей могъ затратить капиталы, необходимо исходатайствовать, кромѣ гарантіи 2% земствомъ, еще 3% Правительственной гарантіи на капиталъ, который потребуется для постройки дороги; 2) что г. Министръ путей сообщенія объяснилъ, что соединеніе Крыма съ центромъ Россіи и главною сѣтью желѣзныхъ дорогъ стоитъ всегда на первомъ планѣ у Правительства, и что онъ вполнѣ сознаетъ возможность этого направленія, не только въ государственномъ, но и въ торговомъ и промышленномъ отношеніяхъ; но такъ какъ ходатайство заключается въ устройствѣ собственно конно-желѣзной дороги, а государственное значеніе этого направленія требуетъ устройства паровой, то еслибы и была устроена конная дорога, всегда будетъ необходимость въ недалекомъ будущемъ устроить дорогу съ паровымъ двигателемъ, а по этому затрата капитала на конную дорогу будетъ напрасною и преждевременною.

Изъ вышеизложенныхъ обстоятельствъ дѣла очевидно, что мысль о проведеніи конно-желѣзной дороги отъ Харькова въ Ѳеодосію должна быть окончательно оставлена. Защитники этой дороги опирались преимущественно на трудность пріобрѣтенія громаднаго капитала для паровой дороги, и на заявленной г. Каншинымъ готовности затратить для устройства коннаго пути капиталъ, на легкихъ и необременительныхъ для земства условіяхъ. Эта готовность капитала вовсе не подтвердилась, и г.

Каншинъ требуетъ также Правительственной гарантіи. Но въ настоящее время при Правительственной гарантіи легко отыскиваются капиталы для самыхъ громадныхъ линій, между тѣмъ какъ даже при этой гарантіи едва ли нашлись бы капиталисты для устройства конной дороги. По этому паровая дорога, кромѣ всѣхъ прочихъ преимуществъ, имѣетъ еще неоспоримое достоинство возможнаго и скораго ея осуществленія. Она стоитъ на первомъ планѣ у Правительства, но въ дѣлѣ такой первостепенной важности для края, земство не можетъ оставаться совершенно ему чуждымъ и обязано оказать возможное содѣйствіе къ его ускоренію и облегченію. — Въ чемъ же должно заключаться это содѣйствіе земства? Кромѣ собранія статистическихъ свѣдѣній, земство можетъ принять на себя ходатайство о полученіи концессіи на постройку дороги, или на свое имя, или на имя компаніи, съ которой земство войдетъ въ соглашеніе чрезъ своихъ уполномоченныхъ. При этомъ въ видахъ обезпеченія Правительства и какъ доказательство своего убѣжденія въ выгодности дороги, земство можетъ, по примѣру другихъ земствъ, принять на себя гарантію извѣстнаго процента на капиталъ, затраченный для постройки дороги.

Для разъясненія обязательствъ, которыя могутъ пасть на земство въ случаѣ его согласія на гарантію, честь имѣю изложить слѣдующія соображенія. — Предполагаемая дорога должна пройти чрезъ

Таврическую губернію на протяженіи приблизительно до 335 верстъ, если принять въ соображеніе одну Ѳеодосійскую линію, а вмѣстѣ съ Севастопольскою на 500 верстъ. Стоимость версты Харьково-Таганрогской линіи опредѣлена въ условіи Правительства съ Поляковымъ, строителемъ этой дороги, въ 68,000 металлическихъ рублей, что составитъ по нынѣшнему курсу не много болѣе 78,000 кредитныхъ рублей на версту. Хотя эта цифра по всей вѣроятности будетъ уменьшена, но принявъ ее покамѣсть за основаніе, выходитъ, что Таврическое земство приметъ на себя гарантію, при одной Ѳеодосійской линіи на капиталъ въ 26,130,000 р., а вмѣстѣ съ Севастопольскою — на капиталъ въ 39 милліоновъ р. Одинъ процентъ на первую сумму составитъ 261,300 р., а на вторую — 390,000 р. въ годъ. На основаніи собранныхъ данныхъ можно быть увѣреннымъ въ выгодности предполагаемой дороги. Но допустимъ возможность самыхъ несчастныхъ случаевъ, — предположимъ, что за открытіемъ дороги послѣдуютъ два неурожайныхъ года и вслѣдствіе уменьшенія движенія, дорога не дастъ въ это время чистаго дохода полныхъ 5%, а только 2%. Въ такомъ случаѣ земство, принимая на себя одну пятую долю гарантіи, должно будетъ приплатить компаніи за Ѳеодосійскую линію 156,780 р., а за обѣ — 234,000 р., что при послѣдней цифрѣ составитъ въ два года 468,000 р. Хотя эта сумма не составляетъ бремени, которое бы не могло вы-

нести Таврическое земство, однако по своей значительности, оно можетъ на нѣкоторое время парализировать его средства. Для ея покрытія, земство было-бы принуждено, или установить особый сборъ со всѣхъ предметовъ подлежащихъ обложенію, или сдѣлать заемъ.

Таврическое земство, могло бы рѣшиться на подобное пожертвованіе, если-бы предполагаемая дорога удовлетворяла только ея потребностямъ. Но соединеніе Россіи съ ея незамерзающими портами на южномъ, Черномъ морѣ имѣетъ первостепенную важность для торговли и промышленности цѣлаго государства, и несправедливо было-бы требовать, для осуществленія Государственнаго дѣла, усилій одной небольшой части цѣлаго. — Когда будетъ проведенъ главный путь, Таврическому земству будутъ предстоять заботы объ устройствѣ побочныхъ линій, безъ которыхъ желѣзныя дороги не могутъ существовать. Для того чтобы онѣ приносили возможную пользу, необходимо сдѣлать болѣе удобнымъ подвозъ къ нимъ товаровъ и произведеній, необходимо строить шоссе или конно-желѣзныя дороги, чтобы избавиться отъ затруднительности сообщеній, которая мѣшаетъ правильному развитію нашихъ производительныхъ силъ. Для этихъ то цѣлей мѣстное земство должно приберечь свои средства, и только по достиженіи ихъ, мы можемъ выдержать борьбу съ Сѣверной Америкой, Австраліей и другими странами, не прибѣгая къ покро-

вительственнымъ тарифамъ и другимъ стѣснительнымъ мѣрамъ.

Въ отношеніи къ направленію предполагаемой дороги, которое, сколько извѣстно, еще окончательно не утверждено, то по моему мнѣнію она должна идти отъ Харькова къ Екатеринославу, не переходя Днѣпра; такъ какъ мостъ чрезъ эту широкую рѣку обойдется слишкомъ дорого, затѣмъ направиться чрезъ Александровскъ, Мелитополь и Чонгары въ Крымъ, гдѣ она раздвояется на вѣтвь къ Севастополю чрезъ Симферополь, и другую къ Ѳеодосіи. Такое направленіе должно быть предпочтено направленію отъ Бахмута, потому что, не смотря на небольшое удлиненін пути, дорога захватитъ большую часть плодородной Екатеринославской губерніи, и можетъ привлечь къ себѣ грузы изъ губерніи Полтавской. Я считаю долгомъ обратить особенное вниманіе на предположеніе провести желѣзную дорогу отъ Кременчуга чрезъ Каховку и Перекопъ въ Севастополь,—эта дорога едвали можетъ принесть пользу для Крыма. Та часть Екатеринославской губерніи, которая лежитъ за Днѣпромъ, не повезетъ грузовъ въ Севастополь и предпочтетъ направлять ихъ въ Одессу, съ которою она также будетъ соединена желѣзными дорогами. Каховка въ продолженіе семи мѣсяцевъ имѣетъ болѣе дешевый водяной путь опять въ Одессу. Затѣмъ остаются мало производительныя степи Перекопскія и Евпаторійскія. Одинъ грузъ, на который

можетъ расчитывать эта дорога, это — соль. Но Харьково-Чонгарская дорога проходитъ въ самомъ близкомъ растояніи отъ соляныхъ озеръ, и можетъ легко быть соединена съ ними, а въ добавокъ пересѣкаетъ богатыя и хлѣбородныя мѣстности Харьковской, Полтавской, Екатеринославской и сѣверныхъ уѣздовъ Таврической губерніи. Можно-ли дѣлать сравненіе между выгодами этихъ двухъ направленій?

Въ заключеніе честь имѣю предложить Собранію, не найдетъ-ли оно нужнымъ, для успѣха дѣла, избрать уполномоченныхъ, которымъ поручить ходатайствовать предъ Правительствомъ о дарованіи концессіи на постройку желѣзной паровой дороги отъ Харькова къ Крымскимъ портамъ на имя земства, или той компаніи, съ которою земство войдетъ въ соглашеніе. Уполномоченнымъ должно быть представлено право вступать отъ имени земства въ переговоры съ частными лицами и предпринимателями по дѣлу о постройкѣ этой дороги. Причемъ обязать ихъ, въ случаѣ, если они достигнутъ какихъ нибудь практическихъ результатовъ, представить ихъ на обсужденіе чрезвычайнаго губернскаго Собранія, которое имѣетъ быть созвано для этой цѣли.

Предсѣдатель Губернской Управы *М. Иваненко.*

ЗАПИСКА

ЧЛЕНА ТАВРИЧЕСКОЙ ГУБЕРНСКОЙ УПРАВЫ СЕРГѢЯ АЛЕКСАНДРОВИЧА АШЕРА, О СОЕДИНЕНІИ КРЫМА ЖЕЛѢЗНОЮ ДОРОГОЮ СЪ ВНУТРЕННИМИ ГУБЕРНІЯМИ.

Въ прошломъ году Губернскому Собранію угодно было поручить мнѣ собираніе мѣстныхъ статистическихъ свѣдѣній о количествѣ грузовъ, привозимыхъ въ нашу губернію и вывозимыхъ изъ нея и другихъ данныхъ, которыя вліяютъ на движеніе грузовъ и пассажировъ по желаемой Собраніемъ Крымской желѣзной дорогѣ. Сверхъ того на меня возложено было, по внимательномъ обсужденіи дѣла, доложить Собранію о томъ направленіи, которое, по соображеніи всѣхъ мѣстныхъ условій, должно считать наивыгоднѣйшимъ для желѣзной дороги, долженствующей соединить Крымъ съ внутренними губерніями и о стоимости постройки ея.

Приступая къ исполненію этого сложнаго порученія, я составилъ слѣдующій планъ: 1) просить Уѣздныя Управы собрать свѣдѣнія о количествѣ земель по угодьямъ, средней производительности каждаго изъ послѣднихъ, среднемъ количествѣ каждаго продукта, нынѣ поступающемъ въ продажу, мѣстонахожденіи и цѣнности строительныхъ мате-

ріаловъ, количествѣ рабочихъ, приходящихъ въ край, — словомъ обо всемъ, имѣющемъ вліяніе на движеніе грузовъ и пассажировъ по желѣзной дорогѣ и стоимость послѣдней; 2) просить городскія думы собрать свѣдѣнія о среднемъ теперешнемъ привозѣ сухимъ путемъ товаровъ изъ внутреннихъ губерній въ каждый изъ нашихъ городовъ и среднемъ вывозѣ здѣшнихъ товаровъ внутрь Имперіи и 3) лично сдѣлать выборку изъ таможенныхъ книгъ о движеніи судоходства и торговли какъ иностранной, такъ и каботажной. Сверхъ того мнѣ оставалось собрать другія данныя, частію посредствомъ сношенія съ разными мѣстами и лицами, частію-же обратившись къ изданнымъ сочиненіямъ. Провѣривъ по возможности данныя Уѣздныхъ Управъ и городскихъ думъ, я могъ-бы легко представить Собранію краткій очеркъ теперешняго развитія разныхъ отраслей нашего производства и надеждъ, подаваемыхъ каждою изъ нихъ на выработку, при болѣе благопріятныхъ условіяхъ, матеріаловъ для перевозки по проэктируемой желѣзной дорогѣ. Но не всякому плану суждено осуществиться — такъ случилось и съ моимъ.

До сихъ поръ получены мною свѣдѣнія (мѣстами не совсѣмъ полныя) изъ четырехъ Управъ: Мелитопольской, Ялтинской, Ѳеодосійской и Евпаторійской и пяти думъ: Ѳеодосійской, Старо-Крымской, Бахчисарайской, Карасубазарской и Ялтинской. Хотя думы: Симферопольская и Керченская и доставили

мнѣ требуемыя свѣдѣнія, но послѣднія по г. Симферополю основаны не на фактахъ, а на воображеніи городскаго гласнаго ихъ собиравшаго, а по г. Керчи — выражены не вѣсомъ а стоимостью товаровъ. Это заставило меня провѣрить или, вѣрнѣе сказать, вновь собрать частнымъ путемъ свѣдѣнія о привозѣ и вывозѣ товаровъ по г. Симферополю.

Хотя исходъ дѣла и доказалъ, что годичнаго срока недостаточно для окончанія такого сложнаго труда, но я полагаю, что свѣдѣній собранныхъ мною достаточно будетъ, чтобы судить о выгодности и значеніи Крымской желѣзной дороги.

Собранныя мною матеріалы помѣщены въ представляемыхъ при этомъ вѣдомостяхъ подъ литерами: А, Б, В, Г, Д, Е и Ж, *) а не вошедшіе въ со-

*) Считаю нужнымъ дать слѣдующее объясненіе по поводу вѣдомостей подъ литерами Б и В: свѣдѣнія о привозѣ и вывозѣ товаровъ каботажными судами извлечены мною изъ таможенныхъ книгъ только за одинъ 1864 годъ, потому *во первыхъ*, что книги эти для таможенъ не обязательны, а потому напримѣръ въ Евпаторійской таможнѣ, гдѣ я впервые познакомился съ этими книгами, онѣ существуютъ полностію только за 1863 и 1864 годы; но сдѣланную мною выборку за 1863 г. я долженъ былъ оставить, потому что въ сосѣднемъ Севастопольскомъ портѣ въ томъ году существовала только таможенная застава, вслѣдствіе чего торговля была стѣснена и *во вторыхъ* — выборка изъ этихъ книгъ данныхъ за одинъ годъ требуетъ отъ 3 до 5 дней времени (при самой усиленной работѣ), вслѣдствіе чего у меня не хватило-бы времени выбрать данныя о каботажной торговлѣ по всѣмъ портамъ за продолжительное время. Полагаю, что данныя за 1864 г. можно принять за среднія, тѣмъ болѣе что каботажная торговля ежегодно усиливается, доказательствомъ чего служитъ болѣе учащенное въ послѣднее время движеніе пароходовъ, вслѣдствіе явившейся въ томъ необходимости.

ставъ вѣдомостей, будутъ помѣщены ниже, при разсмотрѣніи статей вывоза изъ Крыма внутрь Имперіи и привоза товаровъ съ сѣвера на югъ.

Сверхъ того нѣкоторыя изъ собранныхъ данныхъ не помѣщены ни въ вѣдомости, ни въ записку на томъ основаніи, что эти свѣдѣнія слишкомъ отрывочны.

Приступимъ-же къ дѣлу.

Имѣя въ виду, что количество грузовъ, на которые можетъ расчитывать Крымская желѣзная дорога, находится въ тѣсной зависимости отъ ея направленія, — начну съ разсмотрѣнія вопроса о наивыгоднѣйшемъ направленіи нашей будущей дороги.

Въ этомъ году было сдѣлано съ Высочайшаго разрѣшенія инженерами братьевъ Панаевыхъ изслѣдованіе линіи, идущей отъ одного изъ пунктовъ Харьковско-Азовской желѣзной дороги, (какъ говорятъ станціи Лазовой) чрезъ Чонгарскій полуостровъ на Севастополь съ вѣтвью на Ѳеодосію.— Теперь-же поговариваютъ о новомъ изслѣдованіи, затѣваемомъ кѣмъ-то отъ Кременчуга чрезъ Каховку, Перекопъ, мимо соляныхъ озеръ въ Евпаторію, а оттуда берегомъ моря въ Севастополь.

Которому изъ этихъ двухъ направленій Правительство дастъ преимущество — не намъ судить, но это не только не мѣшаетъ, но даже обязываетъ Губернское Земское Собраніе высказать свое мнѣніе о томъ, какой путь оно считаетъ болѣе вы-

годнымъ, такъ какъ мнѣніе Собранія, по всей вѣроятности, будетъ имѣть нѣкоторое значеніе, при обсужденіи Правительствомъ этого вопроса.

Г. Дриттенпрейсъ (инженеръ гг. Панаевыхъ) пишетъ мнѣ, что линія, соединяющая Харьковско-Азовскую желѣзную дорогу съ Севастополемъ и Ѳеодосіею, вступая въ нашу губернію на р. Конкѣ, близъ селенія Подстепнаго, идетъ на югъ Мелитопольскимъ уѣздомъ и, захватывая часть Днѣпровскаго, доходитъ къ Сивашу; идя далѣе Перекопскимъ уѣздомъ, доходитъ до д. Тоганашъ, гдѣ предполагается раздѣльная станція съ вѣтвями на Севастополь и Ѳеодосію. Протяженіе этой дороги будетъ: отъ р. Конки до ст. Тоганашъ 215 верстъ, оттуда до Севастополя 162 или 165 верстъ (существуетъ два предположенія о направленіи этой вѣтви) и отъ Тоганоша до Ѳеодосіи 120 верстъ, а всего протяженіе дороги по Таврической губерніи будетъ 500 верстъ.

Разсмотримъ выгоды этой дороги. — Проходя Мелитопольскимъ уѣздомъ, недалеко отъ границы Бердянскаго, она прорѣзываетъ безспорно лучшую часть губерніи, какъ по качеству земли и густотѣ населенія, такъ и развитію промышленности, далѣе проходитъ по Перекопскому уѣзду, пересѣкая Сивашъ, богатый солью (до сихъ поръ не разрабатываемою) и прорѣзавъ лучшія земли этого уѣзда, проходитъ богатыми землями Ѳеодосійскаго уѣзда,

вблизи соляныхъ озеръ его. Остановимся нѣсколько на одной Ѳеодосійской линіи.

При взглядѣ на находящуюся предъ Вами карту Крыма, на которой бывшій членъ экспедиціи, Высочайше снаряженной въ Крымъ для обводненія края, г. Козловскій нанесъ красками глубину подземной воды на разныхъ пунктахъ полуострова, а равно обозначилъ и мѣста нахожденія проточныхъ водъ, каждому ясно станетъ, что вся эта дорога (исключая ст. Тоганашъ) проходитъ въ Крыму по мѣстности, на которой вода находится не глубже 5 саженей; а это весьма важное условіе въ краю, въ которомъ много мѣстъ съ дурною и очень глубокою водою.

Далѣе Ѳеодосійскій уѣздъ, безспорно богатѣйшій изъ Крымскихъ, владѣетъ портомъ весьма удобнымъ, что доказано и исторіей, которая давно оцѣнила значеніе Ѳеодосіи (древней Каффы) въ морской черноморской торговлѣ.

При теперешнемъ положеніи Кавказа, очень и очень важно имѣть для сбыта произведеній его западной части во внутрь Имперіи и снабженія его русскими товарами путь, возможно близкій и дешевый. Изъ вѣдомости лит. А Вы увидите, что сношенія Керчи съ Кавказскимъ берегомъ быстро усиливаются и притомъ очень увеличивается число судовъ, приходящихъ въ Керчь изъ Кавказскихъ портовъ съ грузомъ, что указываетъ на быстрое развитіе производительности вновь покореннаго края,

вслѣдствіе быстраго и прочнаго заселенія его. Желѣзная дорога на Ѳеодосію, находящуюся въ нѣсколькихъ часахъ морскаго пути отъ Керчи, конечно привлечетъ массу товаровъ, которыми обмѣниваются Кавказъ и внутреннія губерніи, и тѣмъ дастъ возможность вознаградить строителей дороги за Севастопольскую линію, которая, по всей вѣроятности, вслѣдствіе гористаго положенія края, обойдется очень дорого, а вслѣдствіе большаго отдаленія отъ начала дороги чѣмъ Ѳеодосія, будетъ имѣть менѣе грузовъ, покрайней мѣрѣ на первыхъ порахъ.

Далѣе — въ пользу Ѳеодосійской линіи говорятъ: ровная мѣстность, требующая очень мало земляныхъ работъ, и готовое, хорошо сохранившееся полотно, сдѣланное (примѣрно на 40 верстъ) главнымъ обществомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, вырывшемъ по этому протяженію много колодцевъ, требующихъ незначительнаго ремонта. Сверхъ этого и земли, отходящія подъ Ѳеодосійскую линію, большею частію пріобрѣтены главнымъ обществомъ, а отъ послѣдняго перешли къ Правительству, которое, какъ видно изъ отношенія департамента желѣзныхъ дорогъ, отъ 13 Іюня за № 3888, готово уступить ихъ желающимъ построить эту линію на тѣхъ условіяхъ, на какихъ эти земли были пріобрѣтены отъ владѣльцевъ, т. е. однѣ съ платою, а другія безвозмездно. *) Чтобы покончить вопросъ

*) Изъ списка земель видно, что главнымъ обществомъ пріобрѣтено покупкою земель всего на 4,004 р., а остальныя уступлены безплатно.

о достоинствахъ Ѳеодосійской линіи, разсмотримъ степень основательности мнѣнія, существующаго у нѣкоторыхъ Крымскихъ жителей, (оно заявлялось и въ печати) будто Ѳеодосійскій рейдъ принадлежитъ къ числу часто замерзающихъ и опасныхъ для стоянки. Не желая ограничиваться голословными опроверженіями этого мнѣнія, дѣлаю выписку изъ отвѣтовъ на мой запросъ главной конторѣ русскаго общества пароходства и торговли и дирекціи черноморскихъ и азовскихъ маяковъ.

Г. Директоръ общества пишетъ: «въ продол-«женіи десятилѣтняго существованія этого обще-«ства, пароходы онаго не переставали имѣть со-«общеніе съ берегомъ до Ѳеодосіи по случаю за-«мерзанія порта, за исключеніемъ одного только «раза, а именно: 16 Января 1861 года, когда бух-«та замерзла между карантиннымъ мысомъ и при-«станью агентства общества, въ первый разъ при «—17% и потомъ ледъ постоянно увеличивался, 20 «уже половина рейда была замерзшею, но ледъ «былъ весьма тонокъ и ходить по немъ еще было «невозможно. Съ 20-же на 21 онъ укрѣпился до «того, что можно было имѣть сообщеніе по льду «съ судами, стоявшими въ бухтѣ и съ однимъ изъ «пароходовъ общества; остальные же два парохода «общества и 2 военныхъ стояли постоянно внѣ льда.— «Во всѣ морозные дни свирѣпствовалъ безпрерывно «рѣзкій сѣверный и сѣверовосточный вѣтеръ; ртуть «въ теченіи этихъ дней падала 2 раза на —19%.

«Но 22 Января степлѣло и къ вечеру того же дня «и слѣдовъ льда уже не оставалось, такъ что 23 «началась своимъ чередомъ погрузка стоявшихъ въ «бухтѣ судовъ, а 24 открылась навигація 1861 г., «приходомъ въ Ѳеодосійскій портъ двухъ заграничныхъ судовъ.»

И такъ въ теченіи десяти лѣтъ Ѳеодосійскій портъ не былъ свободенъ для навигаціи всего 6—7 дней, а потому упрекъ дѣлаемый этому порту, будто онъ не удобенъ по причинѣ замерзанія, должно отнести къ числу напраслинъ, взводимыхъ на него тѣми, кому не хочется, чтобы Крымская желѣзная дорога шла на Ѳеодосію.

Что касается до дирекціи маяковъ, то она прислала вѣдомость о крушеніи судовъ у береговъ Крыма за послѣдніе 10 лѣтъ, изъ которой видно, что въ теченіи этого періода:

въ Севастополѣ терпѣло крушеніе 4 судна, изъ коихъ погибло 2;

въ Ѳеодосіи терпѣло крушеніе 3 судна, изъ коихъ погибло 3 *).

*) Считаю не лишнимъ сдѣлать выписку изъ этой вѣдомости о крушеніи судовъ въ другихъ мѣстахъ Крымскаго прибрежья:

	Число судовъ терпѣвшихъ крушеніе.	Число судовъ погибшихъ.		Число судовъ терпѣвшихъ крушеніе.	Число судовъ погибшихъ.
Близъ Севастополя. . .	1	1	У Евпаторіи	78	42
» Балаклавы . . .	1	1	» косы Тузла	3	1
У мыса Лукулъ. . . .	1	1	» южной Тоханской		
» Акъ-Бурну. .	27	1	косы	1	—

Если сличить эти данныя съ числами находящимися въ вѣдомости лит. А., то мы увидимъ слѣдующее: сложивъ общее количество судовъ, пришедшихъ въ оба порта и вышедшихъ изъ нихъ и раздѣливъ эти цифры на 2, мы получимъ среднее число судовъ стоявшихъ въ каждомъ портѣ; раздѣливъ эти послѣднія цифры на число лѣтъ, за которое собраны свѣдѣнія, мы получимъ, что среднимъ числомъ стояло ежегодно въ Ѳеодосіи 279 судовъ, а въ Севастополѣ 313, изъ чего выйдетъ, что ежегодная гибель судовъ равна въ Севастополѣ 0,064% общаго количества стоявшихъ въ рейдѣ, а въ Ѳеодосіи 0,107%. Цифры эти, говоря очень краснорѣчиво о безопасности Севастопольскаго порта, ставятъ и Ѳеодосійскій наряду съ весьма безопасными пріютами судовъ.

Разсмотримъ достоинства линіи отъ ст. Тоганашъ до Севастополя. Линія эта, удовлетворяя общегосударственному требованію соединить знаменитый Севастопольскій портъ съ центромъ Россіи, имѣетъ еще въ общихъ интересахъ Русской торговли и въ видахъ земства Таврической губерніи слѣдующія достоинства: 1) Проходя вблизи бас-

У Бугаса	1	1	У Урзуфа	1	1
Не доходя горы Опукъ	2	2	Въ Геническѣ	3	1
У Акъ-Мечеть	2	2	» Керчи у мыса Павловскаго	3	1
» Таклы.	4	4	У Панагіи	1	1
» Камышъ-Бурну . . .	7	3	Близь Шкиморскаго бепега.	1	—
» Чаула	1	—	У Тарханкута	1	—
Въ Судакѣ.	6	4	Въ Ялтѣ	1	1
Между Алмой и Качей	1	1			
У входа въ Керченскій проливъ	2	1			

сейна рѣки Карасовки, славящейся плодородіемъ и производствомъ многихъ продуктовъ, идущихъ и теперь большими массами внутрь Имперіи, линія эта послужитъ къ облегченію отправки изъ Крыма фруктовъ, лѣсныхъ орѣховъ, табаку и другихъ произведеній описываемой мѣстности: 2) Пересѣкая долины рѣкъ Салгира, Алмы, Качи и Бельбека, дорога двинетъ внутрь Имперіи тамошнія фрукты, вина, табакъ, овощи и кожевныя издѣлія (Бахчисарай почти сплошная фабрика сафьяна и другихъ кожевныхъ издѣлій) и 3) Проходя городами: Симферополемъ и Бахчисараемъ и оставляя вблизи города Карасубазаръ и Евпаторію (50-60 верстъ), а равно касаясь Крымскихъ предгорій, дорога эта должна повезти въ эти мѣста много продуктовъ изъ внутреннихъ губерній, особенно хлѣба, который въ этихъ мѣстахъ почти не производится, а съ другой стороны, принять въ Симферополѣ, для отправки внутрь Россіи, продукты богатаго Ялтинскаго уѣзда и соль съ Сакскихъ озеръ.

Изъ сравненія двухъ упомянутыхъ вѣтвей описываемой дороги видно, что при одновременномъ ихъ существованіи, Ѳеодосійская линія, какъ кратчайшая, послужитъ проводникомъ большей части громоздкихъ Русскихъ товаровъ за границу и на Кавказъ и повезетъ обратно большую часть иностранныхъ товаровъ и почти всѣ продукты западнаго Кавказа; словомъ —эта линія послужитъ главнѣйшею артеріею торговли извѣстной части внутренней

Россіи съ иностранными государствами и Кавказомъ; помимо того она повезетъ изъ Крыма внутрь Имперіи часть слѣдующихъ мѣстныхъ произведеній: соли, винограда и рыбы и сверхъ того Судакскія вина и Старокрымскія кожи. Чтоже касается Севастопольской линіи, то сей, кажется, суждено удовлетворить прежде всего внутренней потребности въ сообщеніяхъ, доставляя Русскіе товары для большинства Крымскаго населенія и вывозя изъ Крыма внутрь Имперіи большую часть товаровъ, которые и теперь имѣютъ сбытъ почти исключительно во внутреннихъ губерніяхъ нашего отечества.

Обратимся теперь къ линіи Кременчугско-Севастопольской, которая, по всей вѣроятности, начнется въ нашей губерніи близь мѣстечка Каховки и пройдетъ, какъ слышно, на Перекопъ, а оттуда, мимо соляныхъ озеръ, въ Евпаторію, а за тѣмъ, близь берега моря, въ Севастополь. Приблизительная длина этой дороги слѣдующая: отъ Каховки до Перекопа 75 верстъ, оттуда, мимо соляныхъ озеръ къ Евпаторіи — 125 вер. и наконецъ отъ Евпаторіи къ Севастополю приблизительно 100 верстъ, а всего 300 верстъ.

Сравнивая протяженіе этой линіи съ дорогою проэктируемою братьями Панаевыми, мы видимъ, что первая проходя по Таврической губерніи на 80 верстъ меньше Подстепно-Севастопольской и на 35 верстъ менѣе Подстепно-Ѳеодосійской, будетъ однако на 46 верстъ длиннѣе, если взять все протяженіе

отъ Харькова въ Севастополь (см. Одес. Вѣст. № 244).

Громадное преимущество Перекопской *) дороги предъ Чонгарскою состоитъ въ непосредственномъ соприкосновеніи ея съ соляными озерами, отъ которыхъ слѣдуетъ ожидать найбольшаго количества обратныхъ грузовъ, но въ замѣнъ этой выгоды, (легко устранимой соединеніемъ Перекопскихъ соляныхъ озеръ съ Ѳеодосійскою или Севастопольскою линіей посредствомъ конно-желѣзной дороги длиною примѣрно въ 50 верстъ.)—Перекопская линія представляетъ слѣдующія неудобства: 1) Днѣпровскій уѣздъ, по которому она проходитъ между Каховкой и Перекопомъ, имѣетъ болѣе песчаную почву, чѣмъ Мелитопольскій и Бердянскій, а потому урожаи въ первомъ изъ нихъ всегда находятся въ большей зависимости отъ количества лѣтнихъ дождей, которые въ нашемъ краѣ, къ сожалѣнію, крайне рѣдки. 2) Степи Перекопскія и Евпаторійскія составили себѣ печальную извѣстность дурною водою, находящеюся на глубинѣ нѣсколькихъ десятковъ саженей. 3) Тогда какъ почти по всему протяженію Чонгарской линіи и теперь уже скотоводство начинаетъ мало по малу уступать мѣсто хлѣбопашеству, а послѣднее даетъ болѣе грузовъ дорогамъ (четверть зерна или 9-10 пудовъ съ десятины)

*) Такъ какъ эта дорога входитъ въ Крымъ чрезъ Перекопъ, то для сокращенія станемъ называть ее Перекопскою, а восточную, входящую въ Крымъ близъ Чонгары—Чонгарскою.

чѣмъ овцеводство ($1^1/_2$ овцы на десятинѣ дадутъ 7-10 фун. шерсти), степи Перекопскія и Евпаторійскія, какъ мало населенныя, маловодныя и имѣющія много солончаковъ, созданы какъ бы нарочно для скотоводства; а потому въ случаѣ проведенія Чонгарской желѣзной дороги, мы вправѣ разсчитывать на болѣе скорое развитіе промышленности въ захватываемой ею плодородной мѣстности, чѣмъ по проведеніи Перекопской линіи. 4) Перекопская линія потребуетъ постройки большаго моста чрезъ Днѣпръ, тогда какъ Чонгарская потребуетъ небольшаго моста чрезъ Сивашъ. 5) Перекопская линія, не проходя богатыми долинами Крымскихъ рѣкъ, не можетъ разсчитывать на такое же количество дорогихъ обратныхъ грузовъ, какъ Чонгарская и сверхъ того, проходя далеко отъ Симферополя, лежащаго на чертѣ соединенія горной и степной частей Крыма и соединеннаго шоссейною дорогою съ Ялтинскимъ уѣздомъ, Перекопская дорога не можетъ служить путемъ отправки южнобережскихъ винъ, фруктовъ и другихъ продуктовъ во внутреннія губерніи Россіи, потому что эти продукты по всей вѣроятности найдутъ болѣе выгоднымъ направляться моремъ въ Одессу, а оттуда желѣзными дорогами внутрь Имперіи. 6) Перекопская дорога должна пройти по мѣстностямъ, тяготѣющимъ въ торговомъ отношеніи къ Одессѣ (при помощи Днѣпра и желѣзныхъ дорогъ), а потому на долю Севастополя выпадетъ роль торговаго конкурента Одессы, едва-ли безопасная, тогда

какъ Чонгарская дорога, хотя имѣетъ соперника въ Харьковско-Азовской линіи, но во первыхъ, по милости ежегоднаго прекращенія въ теченіи 4—5 мѣсяцевъ навигаціи по Азовскому морю, а во вторыхъ по случаю высокихъ фрахтовъ въ этомъ морѣ, наша линія конечно скоро докажетъ на дѣлѣ, что назначеніе Ростова и Таганрога соединять съ Европою продукты поволжья и земли Донскаго войска, а не Екатеринославской и Харьковской губерній. Послѣднія, съ открытіемъ имъ возможности достигать дешево и скоро Ѳеодосіи, пріймутъ, какъ я объясню это ниже цифрами, это направленіе вмѣсто того, которое они досихъ поръ вынуждены предпочитать, по причинѣ дороговизны перевозки по грунтовымъ дорогамъ. 7) Мало того, что вслѣдствіе причинъ указанныхъ въ пунктѣ 6-мъ Перекопская дорога повезетъ на югъ гораздо менѣе русскихъ товаровъ чѣмъ Чонгарская, но и продукты нашей губерніи пойдутъ въ Севастополь по Перекопской дорогѣ въ гораздо меньшемъ количествѣ, чѣмъ по Чонгарской. И въ самомъ дѣлѣ, Перекопская линія, проходя по нашей губерніи, возметъ только часть произведеній Днѣпр. уѣзда. (много изъ нихъ предпочтутъ итти Днѣпромъ и моремъ), далѣе весьма незначительную часть продуктовъ Мелитопольскаго уѣзда (по дороговизнѣ подвозки по нашимъ грунтовымъ дорогамъ, большая часть произведеній этого уѣзда пойдетъ къ Бердянску и Геническу и по рѣкамъ Конкѣ и Днѣпру) и нако-

нецъ то немногое, что въ состояніи произвести та малоплодная часть Крыма, по которой, какъ говорятъ, намѣрены провести Перекопскую линію. Наконецъ 8) хотя намъ, мирнымъ гражданамъ, и не вполнѣ извѣстны условія, которыя требуются отъ желѣзныхъ дорогъ, съ цѣлію приспособленія ихъ къ оборонѣ страны; но кажется нельзя не сообразить, что желѣзной дорогѣ гораздо приличнѣе итти перпендикулярно къ опасному мѣсту, чѣмъ параллельно ему.—Если это такъ, то Перекопская линія, проходя берегомъ моря (гдѣ возможна высадка непріятеля), хуже защищаетъ страну въ случаѣ войны, чѣмъ Чонгарская, идущая отъ моря вглубь страны.

Сообразивъ все сказанное мною и всмотрѣвшись внимательно въ карту г. Козловскаго и вѣдомость подъ лит. Ж, кажется мы вынуждены будемъ сказать, что линія проэктируемая братьями Панаевыми должна быть признана наивыгоднѣйшимъ путемъ соединенія Крыма съ центромъ нашего отечества.

Окончивъ этотъ вопросъ, я намѣренъ познакомить Васъ со стоимостью морской перевозки и погрузки товаровъ на суда, съ тѣмъ чтобы, сличивъ эти данныя со стоимостью перевозки товаровъ по желѣзной дорогѣ, — сдѣлать расчетъ товарамъ, которые, приходя къ намъ до сихъ поръ моремъ, найдутъ болѣе выгоднымъ, съ постройкою желѣзной дороги, обратиться къ этому средству передвиженія.

Изъ вышедшей въ этомъ году въ Одессѣ брошюры Керченскаго купца г. Роя «Проэктъ о погрузкѣ на суда отпускныхъ товаровъ, идущихъ за границу изъ портовъ Азовскаго моря» между прочимъ видно: 1) что погрузка товаровъ на суда въ Таганрогѣ и Ростовѣ обходится среднимъ числомъ по 2 р. 18 к. отъ тонны, т. е. $3^{6}/_{10}$ к. отъ пуда и 2) что фрахты изъ этихъ портовъ дороже Керченскихъ на 3 р. 60 к. отъ тонны, т. е. на 6 к. съ пуда. Цифры эти оказались сходными съ полученными мною изъ Ѳеодосіи и Евпаторіи, а потому считаю ихъ вѣрными. Что касается фрахтовъ изъ остальныхъ Азовскихъ портовъ, то они весьма мало разнятся отъ Таганрого-Ростовскихъ, какъ видно изъ показаній негоціанта г. Дуранте (ведущаго хлѣбную торговлю въ Ѳеодосіи, Керчи и Бердянскѣ и грузившаго хлѣбъ въ Маріуполѣ и Таганрогѣ); а именно: фрахты отъ Ѳеодосіи до Ростова 7 к. съ пуда, до Таганрога 6 к. Маріуполя 5 к. и Бердянска 4 к. съ пуда, а погрузка пуда обходится: въ Бердянскѣ и Маріуполѣ по $3^{1}/_{2}$ к., въ Таганрогѣ 4—5 к., Керчи $3^{1}/_{2}$ коп. и Ѳеодосіи $1^{1}/_{2}$ коп. съ пуда.

И такъ, товары идущіе моремъ за границу изъ Азовскихъ портовъ, переплачиваютъ среднимъ числомъ, сравнительно съ выходящими туда же изъ Ѳеодосіи: за погрузку 2 к. и болѣе и фрахту отъ 4 до 7 коп. съ пуда. Если возьмемъ меньшія изъ

этихъ цифръ, то переплата будетъ равна (2+4) 6 к. съ пуда.

Имѣя въ виду, что изъ Азовскихъ портовъ отправляются за границу и въ Крымъ преимущественно: зерновой хлѣбъ, мука, крупа, строевой лѣсъ, сало, постное масло, спиртъ и водка, посмотримъ во что обходится отправка этихъ товаровъ по ближайшей къ намъ, Одесской желѣзной дорогѣ. Зерновой хлѣбъ и строевой лѣсъ принадлежатъ къ товарамъ, за провозъ коихъ, неполными вагонами взимается на Одесской дорогѣ по $^1/_{32}$ к. съ пуда и версты, а мука, крупа, смола, металлы, спиртъ водка, сало и масло плотятъ по $^1/_{24}$ к. съ пуда и версты. Если же эти товары идутъ полными вагонами (по 500 пуд. товаровъ въ каждомъ), то по тарифу Одесской желѣзной дороги взимается: за зерновый хлѣбъ по 12½ к. отъ вагона и версты (что составитъ 0,025 к. съ пуда и версты), а за строевой лѣсъ, муку, отруби, сало и металлы, плотится по 16 к. съ версты и вагона (что составитъ 0,032 съ пуда и версты).

Всего естественнѣе допустить предположеніе, что всѣ эти товары, выходящіе и теперь огромными массами изъ Азовскихъ портовъ за границу и въ Крымъ, (какъ видно изъ вѣдомостей лит. Б и Д), будутъ итти въ большинствѣ случаевъ по желѣзной дорогѣ полными вагонами, а потому заплотятъ за провозъ отъ сѣверной границы нашей

губерніи до Ѳеодосіи (335 верстъ) и отъ 8,37 до 10, 72 коп. съ пуда.

Вотъ эти то цифры и указываютъ на то, что главнѣйшіе товары, идущіе теперь за границу и въ Крымъ изъ Мелитопольскаго и части Бердянскаго уѣздовъ нашей губерніи, а равно изъ южныхъ уѣздовъ Екатеринославской и Харьковской губерній,—предпочтутъ, по всей вѣроятности, желѣзную дорогу водяному пути по Азовскому морю. И въ самомъ дѣлѣ они достигнутъ въ Ѳеодосію и Севастополь, уплативъ за провозъ (въ нашей губерніи), на желѣзной дорогѣ 8—13 коп. съ пуда, но за то сберегутъ въ Крымскихъ портахъ трату 6—8 к. на погрузкѣ и фрахтѣ сравнительно съ Азовскими цѣнами.—Такимъ образомъ эти товары только тогда предпочтутъ отправку Азовскимъ моремъ, если доставка ихъ отъ мѣстъ производства къ Азовскимъ портамъ обойдется дешевле доставки до ближайшей станціи желѣзной дороги не болѣе 5 — 7 к. съ пуда.

Хотя изъ вѣдомости лит. Б видно, что часть упомянутыхъ выше товаровъ приходитъ въ Крымъ изъ Одессы, Николаева, Аккермана и Херсона, но эти товары должны замѣниться у насъ приходящими къ намъ по желѣзной дорогѣ, потому что незначительная переплата (если она только будетъ), за перевозку ихъ изъ Мелитопольскаго уѣзда или южной части Екатеринославской губерніи по желѣзной дорогѣ въ Крымъ (сравнительно съ достав-

кой изъ Одессы), съ лихвой окупится болѣе дешевыми цѣнами товаровъ на мѣстѣ производства. И въ самомъ дѣлѣ разница въ цѣнахъ товаровъ во всѣхъ черноморскихъ портахъ, весьма незначительна, тогда какъ въ сѣверныхъ уѣздахъ нашей губерніи и въ южныхъ уѣздахъ смѣжныхъ губерній, цѣны несравненно ниже чѣмъ въ мѣстахъ непосредственнаго соприкосновенія товара съ конторами иностранныхъ покупателей.

На основаніи этихъ данныхъ приступимъ къ вычисленію грузовъ, на которые можетъ разсчитывать Крымская желѣзная дорога. Начну съ товаровъ, идущихъ съ сѣвера на югъ.

Всматриваясь въ вѣдомость лит. Б., мы видимъ, что теперь привозятъ каботажными судами въ Крымъ изъ Николаева, Одессы, Аккермана, Херсона и Азовскихъ портовъ слѣдующіе россійскіе товары: мука, отруби, солодъ, зерновой хлѣбъ, крупа, сало, сахаръ, масло, спиртъ, водка, свѣчи, мануфактурные товары, писчая бумага, бибула, смола, металлы и строевой лѣсъ. Возьмемъ въ разсчетъ привозъ этихъ товаровъ только изъ вышеупомянутыхъ портовъ и притомъ допустимъ, что только половина мануфактурныхъ товаровъ и свѣчей замѣнится привозными изъ внутреннихъ губерній, чтоже касается сахару, то возьмемъ половинное количество теперешняго привоза, означеннаго въ вѣдомости подъ рубрикой «кофе и сахару».

Изъ сложенія такимъ образомъ цифръ годичнаго привоза этихъ това-

ровъ въ Крымъ изъ означенныхъ портовъ, мы получимъ грузовъ для для Крымской желѣзной дороги — — 2.790.000 п.

Обращаясь къ вѣдомости лит. Г., мы видимъ что въ числѣ товаровъ привозимыхъ въ Крымъ изъ другихъ государствъ, находятся между прочими: мыло, сахаръ, металлы, строевой лѣсъ и деревянныя издѣлія, которыя конечно вытѣснились-бы привозимыми изъ внутреннихъ губерній, если бы не препятствовала тому дороговизна теперешней сухопутной доставки. Дѣлая изъ этой вѣдомости выборку средняго годичнаго привоза и отбрасывая въ общемъ итогѣ сотни пудовъ, мы получимъ грузовъ для Крымской желѣзной дороги — -- -- — — — 129.000 пуд.

Изъ вѣдомости лит. Д. мы видимъ, что главными статьями отпуста изъ Бердянскаго порта служатъ: зерновой хлѣбъ, льняное и сурѣпное сѣмя, масло, кожи, шерсть и сало. Эти товары приходятъ въ Бердянскъ изъ Бердянскаго и Мелитопольскаго уѣздовъ нашей губерніи и южныхъ уѣздовъ Екатеринославской губерніи. Отбросивъ, по неимѣнію данныхъ, вопросъ о количествѣ отпуска этихъ товаровъ чрезъ Бердянскій портъ изъ Екатеринославской губерніи, постараемся опредѣлить количество этихъ товаровъ, производимыхъ Мелитополь-

скимъ и Бердянскимъ уѣздами, на которое вправѣ разсчитывать наша желѣзная дорога.

Мелитопольскій уѣздъ, судя по свѣдѣніямъ, доставленнымъ мнѣ Уѣздною Управою, продаетъ ежегодно среднимъ числомъ: отъ 300 до 350 тысячъ четверт. хлѣба (преимущественно пшеницы), отъ 150 до 200 тысячъ пудовъ шерсти, отъ 60 до 70 тысячъ кожъ; о количествѣ же вывозимыхъ изъ этого уѣзда масла и сала, прямыхъ свѣдѣній нѣтъ. Изъ числа этихъ товаровъ, шерсть идетъ большею частію въ Херсонъ на мойки и оттуда уже отправляется за границу или внутрь Имперіи. Съ устройствомъ же Крымской желѣзной дороги, большая часть шерсти Мелитопольскаго уѣзда, по всей вѣроятности, пойдетъ въ Ѳеодосію или Севастополь (изъ которыхъ въ послѣднемъ, или вблизи его могутъ быть устроены мойки). Вслѣдствіе этого дѣлаю слѣдующій расчетъ: изъ произведеній Мелитопольскаго уѣзда пойдетъ на югъ: 1) шерсти 100,000 пудовъ (ибо часть ея найдетъ болѣе выгоднымъ итти въ Херсонъ), 2) зерноваго хлѣба 300,000 четвер. или 2,700,000 пуд. (беру меньшую цифру, расчитывая на отправку части хлѣба Днѣпромъ и чрезъ Геническій портъ), и 3) 15,000 пуд. кожъ, (считая 60,000 штукъ по 10 фунтовъ).

Что касается Бердянскаго уѣзда, то онъ почти не имѣетъ крупныхъ землевладѣльцевъ, (которыми богатъ Мелитопольскій), и населенъ гуще прочихъ уѣздовъ губерніи (какъ видно изъ вѣдомости лит.

Ж), результатами чего является большое развитіе хлѣбопашества и меньшее — скотоводства. Принимая это во вниманіе и вспомнивъ, что желѣзная дорога должна пройти близь границы Бердянскаго уѣзда, мы вправѣ допустить слѣдующія два предположенія: 1) что Бердянскій уѣздъ отпускаетъ среднимъ числомъ до 300,000 четвертей зерноваго хлѣба (или 2,700,000 пудовъ), 30,000 пудовъ шерсти и 10,000 пудовъ кожъ и 2) что $^1/_3$ Бердянскаго уѣзда найдетъ болѣе выгоднымъ отправлять свои продукты по желѣзной дорогѣ, чѣмъ чрезъ Бердянскій портъ. (*) Такимъ образомъ мы получимъ для

*) Я разсчитываю на $^1/_3$ произведеній Бердянскаго уѣзда на слѣдующемъ основаніи: а) ширина Бердянскаго уѣзда равна 100 верстамъ (отъ Бердянска до Мелитополя), а потому предположивъ, что желѣзная дорога пройдетъ близъ Мелитополя, мы получимъ что разстояніе желѣзной дороги отъ Бердянска будетъ равно 100 вер.; б) выше было сказано, что наши грузы тогда только предпочтутъ желѣзной дорогѣ отправку изъ Азовскихъ портовъ моремъ, когда доставка грузовъ въ портъ будетъ дешевле доставки за желѣзной дороги на 5 — 7 к. съ пуда и в) изъ свѣдѣній о справочныхъ цѣнахъ, полученныхъ отъ Бердянской Управы за 9 мѣсяцевъ этого года, видно, что средняя стоимость доставки товаровъ по грунтовымъ дорогамъ равна 4 р. 31 к. отъ воза на 100 верстъ.

На основаніи всего сказаннаго и считая что возъ подымаетъ 40 пудовъ клади, мы получимъ, что доставка пуда клади на 100 верстъ обходится въ Бердянскомъ уѣздѣ $10^3/_4$ к., а на 66 вер. (т. е. $^2/_3$ ширины Бердянскаго уѣзда) обходится болѣе 7 к.; между тѣмъ какъ съ этого пункта до желѣзной дороги доставка обойдется въ $3^1/_2$ т. е. на $3^1/_2$ к. дешевле.

Но какъ во время усиленной доставки хлѣбовъ къ мѣсту сбыта провозная плата по грунтовымъ дорогамъ подымается на 50% и болѣе противъ показанной средней, да сверхъ того промышленныя колоніи Бердянскаго уѣзда находятся подъ самымъ Мелитополемъ, то можно разсчитывать что если не $^1/_3$

Крымской желѣзной дороги слѣдующіе грузы, производимые Бердянскимъ уѣздомъ: 900,000 пудовъ зерноваго хлѣба, 10,000 пудовъ шерсти и 3,300 пуд. кожъ.

Чтобы опредѣлить количество масла и сала, отправляемыхъ изъ Мелитопольскаго и Бердянскаго уѣздовъ за границу (чрезъ Бердянскій портъ), обратимся къ вѣдомости лит. Д., изъ которой мы увидимъ, что этихъ товаровъ отправляется среднимъ числомъ чрезъ Бердянскій портъ болѣе 35,000 пудовъ въ годъ. Принявъ въ соображеніе, что въ этихъ двухъ уѣздахъ находится маслобоенъ (не считая приготовленія коровьяго масла въ колоніяхъ), всего 47, и салотопленныхъ заводовъ 9, можно допустить предположеніе, что изъ Мелитопольскаго уѣзда и $^1/_3$ Бердянскаго выходитъ за границу не менѣе 15,000 пудовъ масла и сала.

Складывая всѣ эти цифры, мы получимъ, что по Крымской желѣзной дорогѣ пойдетъ изъ Мелитопольскаго и части Бердянскаго уѣздовъ зерноваго хлѣба, масличныхъ сѣмянъ, шерсти, кожъ, сала и масла, всего 3,743,300 п.

Обращаясь затѣмъ къ собраннымъ мною свѣдѣніямъ о сухопутномъ привозѣ товаровъ изъ внутреннихъ губерній въ разные города Таврическ-

---

Бердянскаго уѣзда отправитъ свои грузы по желѣзной дорогѣ, то $^1/_3$ произведеній этого уѣзда пойтетъ дно ней, особенно въ виду продолжительной остановки навигаціи въ Азовскомъ морѣ.

ской губерніи, мы получимъ слѣдующее количество грузовъ для Крымской желѣзной дороги:

Среднимъ числомъ привозится изъ внутреннихъ губерній:

въ г. Симферополь разныхъ товаровъ	315,000	п.
» гг. Ѳеодосію и Старый Крымъ	87,000	п,
» г. Карасубазаръ	280,000	п.
» » Бакчисарай	253,000	п.
» » Керчь	50,000*	п.
» » Мелитополь, Геническъ и селенія мелитопольскаго уѣзда	1,300,000	п.
» » Ялту	7,000	п.

Изъ остальныхъ четырехъ уѣздовъ (т. е. половины губерніи), свѣдѣній не доставлено. Ограничимся тѣми данными, которыя у насъ подъ рукою и сведемъ итоги; при этомъ получится, что изъ числа товаровъ, приходящихъ въ настоящее время въ нашу губернію сухимъ путемъ (преимущественно съ Харьковскихъ и Полтавскихъ ярмарокъ), пойдетъ по Крымской желѣзной дорогѣ всего — 2,292,000 п.

Оставляя за тѣмъ безъ вниманія (за неимѣніемъ данныхъ) всѣ Крымскіе грузы, идущіе теперь за границу, изъ которыхъ конечно многіе до-

---

*) Цифра привоза въ Керчь выставлена мною приблизительно, потому что Керченская дума прислала свѣдѣнія о стоимости привозимыхъ товаровъ, а не о вѣсѣ ихъ.

стигнутъ портовъ по желѣзной дорогѣ, перейдемъ къ статьямъ, которыя пойдутъ съ юга на сѣверъ. Начну съ главнѣйшей отрасли нашего богатства — соли.

Эта отрасль нашего богатства дотого важна въ настоящее время и сулитъ краю такъ много въ будущемъ, что надѣюсь, вы не посѣтуете, если я рѣшусь остановить подолѣе вниманіе ваше на ней.

Къ счастію, статистика солянаго промысла Таврической губерніи нашла талантливаго собирателя и издателя въ М. П. Медвѣдевѣ, служившемъ здѣсь нѣсколько лѣтъ акцизнымъ чиновникомъ. Изъ его брошюры «Соляной промыселъ въ Крыму» я и почерпнулъ главнѣйшія данныя по этому вопросу.

Изъ вѣдомости лит. Е видно количество ежегодно выволакивавшейся и вывозившейся соли, начиная съ 1804 до 1867 года.

Такъ какъ до 1858 года, пока выволочка соли совершалась исключительно казною, размѣръ выволочки опредѣлялся ежегодными росписаніями, которыя основывались не на урожаѣ соли въ данный годъ, а на количествѣ соли предназначенномъ правительствомъ для обезпеченія народнаго продовольствія, то легко понять, что

соли выволакивалось не столько, сколько доставляла садка, а сколько ея требовалось. Да и послѣ этого времени спросъ опредѣлялъ размѣры выволочки.

Желая опредѣлить, сколько возможно добыть соли изъ источниковъ Таврической губерніи, обратимся къ даннымъ, помѣщеннымъ въ брошюрѣ г. Медвѣдева.

Богатѣйшіе соляные источники нашей губерніи слѣдующіе: 1) *Красное озеро* (наибольшее количество соли добыто въ 1845 году, а именно, около 7 милліоновъ пудовъ; обыкновенно же добывается около 5 милліоновъ пудовъ. — По увѣренію г. Медвѣдева, если добывать соль и изъ средины озера, — до сихъ поръ послѣдняя оставалась нетронутою, — то это озеро можетъ дать 10 милліоновъ пудовъ соли ежегодно.) 2) *Старое озеро*, (при благопріятной садкѣ можетъ давать болѣе 3 милліоновъ пудовъ соли, такъ наприм. въ 1845 году выволочено 3.144.715 пудовъ.) 3) *Кіятское озеро* (наибольшее количество соли выволочено въ 1845 году, а именно 6.598.735 пудовъ, но въ случаѣ надобности и при хорошей садкѣ, можно добывать до 10 милліоновъ пудовъ ежегодно. Начиная съ 1862 года, не смотря на ежегодный урожай соли, добыча не производилась.) 4) *Карлеутское озеро* (наибольшее количество соли добыто въ 1856 году — 3.604.330

пудовъ,— обыкновенно же добывалось отъ 1 до 2 милліоновъ пудовъ, между тѣмъ какъ при урожаѣ на соль легко можно получать 10 милліоновъ пудовъ и болѣе ежегодно. Начиная съ 1862 года, соль изъ этого озера почти не добывается.) 5) *Айгульское озеро* (наибольшее количество соли добыто въ 1835 году — 1.056.180 пудовъ,— обыкновенная же добыча простирается отъ 300 до 700 тысячъ пудовъ. Теперь здѣсь соль почти не добывается.) 6) *Круглое озеро* (наибольшее количество добыто въ 1839 году, а именно 612.000 пудовъ; обыкновенная же добыча отъ 200 до 400 тысячъ пудовъ въ годъ. Теперь соль выволакивается въ незначительномъ количествѣ.) 7) *Аупульское озеро* (по отдаленности этого озера отъ г. Перекопа, добыча соли большею частію не производилась, хотя озеро довольно богато, такъ наприм. въ 1862 году добыто 370.647 пудовъ.) 8) *Джанкойскій солончакъ* князя Балатукова (разработка его началась съ 1856 года и въ 1862 году добыто 269.330 пудовъ.) 9) *Чуруктюпское озеро* г-жи Сокологорской даетъ ежегодно отъ 200 до 300 тысячъ пудовъ. 10) *Геническое озеро* (наибольшая добыча соли была въ 1845 году, когда она равнялась 2.248.180 пудовъ, средняя же добыча отъ 1 до 1½ милліона пудовъ въ годъ; это озеро въ послѣдніе годы обмелѣло, вслѣдствіе наноса ила, но это легко исправить пустивъ воду изъ Сиваша.) 11) *Аверьяновское озеро* (наибольшая добыча соли была въ 1830 году —

495.000 пудовъ,— обыкновенно же добывается отъ 100 до 400 тысячъ пудовъ въ годъ.) 12) *Бердянскія озера* (они отданы г. Новосельскому въ 25-лѣтнее пользованіе и имъ устроены нѣкоторыя гидротехническія сооруженія, вслѣдствіе чего въ 1863 году добыто 186.445 пудовъ соли; но какъ вслѣдъ за тѣмъ, напоромъ волнъ съ Азовскаго моря, уничтожены плотины при нѣкоторыхъ озерахъ, то добыча соли прекращена. При незначительныхъ сооруженіяхъ можно получать до 200.000 пудовъ соли въ годъ.) 13) *Сакское озеро съ 12 засухами* (наибольшая добыча соли 1863 года равнялась— 3.035.356 пудовъ, обыкновенно же добывалось отъ 100 тысячъ до 3 милліоновъ пудовъ въ годъ; въ послѣднее время главная добыча производится на засухахъ, а въ озерѣ добывается весьма мало.) 14) *Аджи-Байчинское озеро* (до сихъ поръ выволакивалась только незначительная часть соли, которой добыто въ 1845 году 358.597 пудовъ.) 15) *Озеро Султанъ-Али съ засухой* (послѣ отдачи этого озера на 25 лѣтъ въ частныя руки устроены искуственные бассейны, вслѣдствіе чего добыто въ 1863 году 400.000 пудовъ соли, тогда какъ прежде добывалось отъ 50 до 250 тысячъ пудовъ.) 16) *Сасыкское озеро* (это озеро съ прилегающими засухами очень удобно для устройства бассейновъ, послѣ чего можно добывать ежегодно болѣе милліона пудовъ соли; до сихъ поръ соль здѣсь не добывалась, за исключеніемъ 1853 года, когда добы-

то 49.940 пудовъ;) 17) *Три Майнакскихъ озера* (до устройства бассейновъ, соль вовсе не добывалась, а послѣ устройства ихъ добыто въ 1859 году 539.000 пудовъ.) 18) *Большое Конратское озеро* г. Бенардаки (здѣсь устроены бассейны для садки соли, наибольшее количество которой добыто въ 1851 году, а именно 706.060 пудовъ.) 19) *Малое Конратское озеро* г. Бенардаки (въ 1861 году добыто 105 тысячъ пудовъ.) 20) *Акташинское озеро съ засухой* г. Уманца (въ 1862 году. добыто 162.200 пудовъ соли.) 21) *Чокракское озеро* (добывается 200 тысячъ до 4 милліоновъ пудовъ соли, а въ 1862 году добыто 4.316.118 пудовъ.) 22) *Элькинское озеро* (наибольшее количество соли добыто въ 1845 году—1.621.270 пудовъ, въ послѣдніе же годы добыча производится рѣдко.) 23) *Тобечицкое озеро* разныхъ владѣльцевъ (болѣе всего соли добыто въ 1851 году—2.480.000 пудовъ.) 24) *Камышъ-Бурунское озеро* гг. Гурьева и Олива (обыкновенная добыча соли—отъ 50 тысячъ до 260 тысячъ пудовъ въ годъ, а въ 1851 году добыто 265 тысячъ пудовъ.) 25) *Озера Кинбурнской группы* (наибольшая добыча соли была въ 1857 году, когда она простиралась до 695.000 пудовъ.) и наконецъ 26) къ числу источниковъ, обѣщающихъ обильное количество соли, слѣдуетъ отнести *Сиваша*, или Гнилое море, въ которомъ и теперь лѣтомъ вода значительно испаряется, при чемъ уровень Сиваша понижается до того, что при запад-

номъ вѣтрѣ, дно его обнажается на растояніи 15 и болѣе верстъ. Въ сухое лѣто и теперь осаждается соль въ котловинахъ, на берегахъ, въ засухахъ и заливахъ милліонами пудовъ; тѣмъ болѣе можно расчитывать добывать ежегодно по нѣсколько милліоновъ пудовъ соли, если оградить Сивашъ при Геническомъ проливѣ плотиною. Само собою разумѣется, что только большое требованіе соли послужитъ поводомъ къ производству подобной капитальной работы, такъ какъ до сихъ поръ, не смотря на частыя садки соли въ большихъ массахъ, она оставалась не выволоченою, вслѣдствіе излишка соли осаждающейся въ другихъ источникахъ.

Въ этотъ перечень не вошло большинство нашихъ озеръ, а именно всѣ тѣ, изъ коихъ до сихъ поръ или совсѣмъ не производилась выволочка соли, или никогда не добыто болѣе 100 тысячъ пудовъ въ годъ.

Примѣръ Майнакскихъ озеръ, изъ которыхъ, до устройства бассейновъ *) соль совсѣмъ не добывалась а послѣ этого устройства въ одинъ годъ добыто болѣе ½ милліона пудовъ, ясно доказываетъ, что исключая изъ счета всѣ менѣе богатыя

---

*) Устройство бассейновъ очень важно не только съ цѣлью увеличить садку соли, но и въ видахъ предохраненія сѣвшей соли отъ размыва дождями; это достигается изолированностію бассейновъ, въ которые, въ случаѣ проливныхъ дождей падаетъ вода только сверху, тогда какъ въ озера, помимо этой воды, стекаетъ изъ окрестныхъ балокъ множество воды, собираемой послѣдними.

теперь озера, мы значительно уменьшаемъ общее количество соли, которое возможно добыть при болѣе благопріятныхъ условіяхъ. Не смотря на это, ограничимся только тѣми источниками, которые уже давали много соли, или о которыхъ знатокъ дѣла, г. Медвѣдевъ, говоритъ, что они легко могутъ дать извѣстное количество соли, при чемъ для первыхъ возьмемъ цифру наибольшей выволочки, бывшей до сего времени, а для послѣднихъ—количество указываемое г. Медвѣдевымъ.

Поступая такимъ образомъ, мы получимъ, что изъ лучшихъ озеръ возможно при благопріятныхъ условіяхъ добывать соли:

1)	изъ	Краснаго	10.000.000 пудовъ
2)	»	Стараго	3.145.000 »
3)	»	Кіятскаго	10.000.000 »
4)	»	Керлеутскаго	10.000.000 »
5)	»	Айгульскаго	1 056.000 »
6)	»	Круглаго	612.000 »
7)	»	Аугульскаго	370.000 »
8)	»	Джанкойскаго	269.000 »
9)	»	Чуруктюпскаго	300.000 »
10)	»	Геническаго	2.248.000 »
11)	»	Аверьяновскаго	495.000 »
12)	»	Бердянскихъ	200.000 »
13)	»	Сакскаго	3.035.000 »
14)	»	Аджи-Байчинскаго . . .	358.000 »
15)	»	Султанъ-Али	4.000.000 »
16)	»	Сасыкскаго	1 000 000 »
17)	»	Майнакскихъ	539.000 »
18)	»	Большаго-Конратскаго . .	706.000 »

19)	»	Малаго-Конратскаго . . .	105.000	»
20)	»	Актачинскаго	162.000	»
21)	»	Чокракскаго	4 316.000	»
22)	»	Элькинскаго	1.621.000	»
23)	»	Тобечицкаго	2.480.000	»
24)	»	Камышъ-Бурунскаго . .	265.000	»
25)	»	Кинбургскихъ	695.000	»
26)	»	Сиваша (примѣрно) . . .	10.000.000	»
		А всего .	64.377.000	пудовъ

Какъ я уже сказалъ, главною причиною небольшаго вывоза (а слѣдовательно и выволочки) соли, была умѣренность спроса на соль; но, какъ извѣстно, спросъ на каждый товаръ часто зависитъ не только отъ потребности въ немъ, но и отъ цѣны его на мѣстѣ потребленія. Ясно, что чѣмъ меньше увеличивается цѣна товара, при переходѣ его съ мѣста на мѣсто, тѣмъ далѣе проникаетъ онъ и тѣмъ больше пріобрѣтаетъ потребителей, какъ въ мѣстахъ, куда онъ требовался до удешевленія провоза, такъ и въ тѣхъ, куда только дешевизна передвиженія позволила ему проникнуть.

Разсмотримъ же пути, которыми Крымская соль шла до сихъ поръ внутрь Имперіи и тѣ мѣста нашего отечества, куда она проникала.

Для свободнаго движенія соли сухимъ путемъ устроены такъ называемыя солевозныя дороги; по нимъ то идетъ Крымская соль съ источниковъ находящихся вдали отъ моря, а именно: 1) *Перекопская* соль идетъ: а) по *Никопольской* дорогѣ, идущей отъ Перекопскихъ озеръ чрезъ селенія: Ан-

гальтъ-Кетенъ, Верхнія-Сѣрогозы, Рогачикъ и Знаменку къ Днѣпру; б) по *Бериславской* (теперь главная изъ солевозныхъ дорогъ), идущей отъ Перекопскихъ озеръ на селенія Чаплынку, Черную Долину и м. Каховку — къ Днѣпру; в) по *Орѣховской* — отъ Перекопскихъ озеръ на с. Чокракъ, Тугарекъ, Аирчу, Сарыбулатъ, Мустапой, Кильчикъ, Акимовку и г. Мелитополь; здѣсь дорога дѣлится на двѣ, изъ коихъ одна идетъ чрезъ с. Большой-Токмакъ и г. Орѣховъ къ р. Конкѣ, а другая — на г. Ногайскъ, с. Новоспасское и селенія бывшаго Азовскаго казачьяго войска; г) по дорогѣ идущей отъ Перекопскихъ озеръ на с. Колончакъ и Б. Копани и дѣлящейся здѣсь на 2 вѣтви, изъ коихъ одна идетъ на с. Костогрызовку и Голую Пристань къ Днѣпру, а другая идетъ къ той-же рѣкѣ чрезъ с. Казачьи Лагери. 2) *Геническая* соль, переправившись чрезъ Геническій проливъ, идетъ или на с. Мустапой, Ивановку и Верхніе Сѣрогозы, а оттуда по Никопольской дорогѣ, или-же на с. Эльнизъ-Агачь, Ясникольскую станцію и Акимовку, а оттуда далѣе по Орѣховской дорогѣ. 3) Соль добываемая съ *Аверьяновскаго* озера идетъ на селеніе Аирчу и пересѣкая Орѣховскую дорогу, выходитъ въ Ангальтъ-Кетенѣ на Никопольскую дорогу, по которой и идетъ далѣе.

Что касается соли, добываемой на озерахъ: Евпаторійскихъ, Кинбургскихъ, Керченскихъ и Ѳеодосійскихъ, то она выходитъ моремъ и притомъ съ первыхъ двухъ группъ преимущественно, въ

Черноморскіе, а съ послѣднихъ — въ Азовскіе порты.

Значительная часть соли, вывозимой изъ нашей губерніи сухимъ путемъ, сосредоточивается въ Кременчугѣ; оттуда она развозится судами въ Кіевъ и губерніи: Черниговскую и Орловскую; изъ Кіева соль идетъ съ одной стороны въ Бѣлоруссію, а съ другой--въ Житоміръ, Ровно, Луцкъ и другія мѣста юговосточныхъ губерній, гдѣ только можетъ конкурировать съ иностранною солью, проникающею къ намъ чрезъ западную границу. Что касается соли, выходящей въ Азовскіе порты, то она направляется далѣе сухимъ путемъ и доходитъ до южныхъ уѣздовъ Тамбовской губерніи, гдѣ встрѣчаетъ себѣ конкурента въ соли Астраханской, Елтонской и Пермской. Наконецъ соль, идущая чрезъ Черноморскіе порты (преимущественно Одессу) идетъ въ юго-и сѣверо-западныя губерніи и доходитъ до тѣхъ мѣстъ, куда привозится соль изъ Австріи и Пруссіи. Такимъ образомъ наша соль проникаетъ въ слѣдующія губерніи: Херсонскую, Екатеринославскую, Кіевскую, Подольскую, Волынскую, Черниговскую, Полтавскую, Харьковскую, Курскую, Орловскую, Воронежскую, землю Донскаго войска и Тамбовскую.

За исключеніемъ небольшой Одесской желѣзной дороги и водяныхъ путей, соль перевозится пока во всѣ эти мѣста чумаками и въ этомъ заключается главная причина какъ младенческаго состоянія

Крымскаго солянаго промысла, такъ и дороговизны соли въ Россіи.

Было время, когда югъ Россіи представлялъ собою обширную пустыню, въ которой лишь кое гдѣ встрѣчались поселенія; тогда земли было вдоволь, травы оставились не скошенными и цѣлинные подножные корма были въ изобиліи,—то былъ золотой вѣкъ чумачества.

Но обстоятельства измѣнились, по случаю заселенія бывшихъ пустынь, и вынудили Правительство, для обезпеченія солевозчиковъ, нарѣзать солевозныя дороги. Хотя это стѣснило нѣсколько чумачество, но оно могло еще существовать. Теперь насталъ третій періодъ; солевозные дороги часто сохраняютъ законную ширину только на бумагѣ, на дѣлѣ же совершенно скармливаются мѣстнымъ скотомъ и даже распахиваются.

По такимъ-то дорогамъ, съуженнымъ закономъ и его злоупотребителями, приходится въ наше время чумаку-солевозчику ѣздить за солью и обратно. Намаявшись въ пути, вслѣдствіе безпрерывной борьбы съ безкормицею и вымогательствами мѣстныхъ жителей большой платы за водопой, чумакъ достигаетъ наконецъ соляныхъ озеръ. Посмотримъ какого рода удобства встрѣчаютъ его здѣсь? Большинство лучшихъ озеръ (часть Краснаго, Керлеутское, Кіятское, Круглое, Айгульское, Чокракское, Кирское и многія другія) окружены землями или владѣльческими, или же казенными, от-

данными въ оброкъ частнымъ лицамъ. Вслѣдствіе этого чумакамъ приходится платить 15—25 коп. въ сутки отъ пары воловъ за водопой и выпасъ на голой степи, платить за пропускъ воловъ чрезъ частныя земли на казенныя пастьбища и за простой подводъ при буграхъ (сложенныхъ за неимѣніемъ казенныхъ земель,—на владѣльческихъ). Случается, что землевладѣльцы и арендаторы даже не дозволяютъ чумакамъ безплатно выпречь воловъ на своей землѣ, что побуждаетъ чумаковъ проходить до 50 верстъ безъ корма и водопоя.

Но этимъ не оканчиваются всѣ бѣды; чумаку, набравшему соль, нужно заплатить за нее казенный акцизъ, а для этого необходимо взвѣсить соль имъ взятую; къ несчастію въ Перекопѣ нѣтъ децимальныхъ вѣсовъ, при помощи которыхъ процессъ взвѣшиванія идетъ быстро, а совершается эта процедура такъ: соль изъ подводы выгружается и въ нѣсколько пріемовъ наполняютъ ею чашку вѣсовъ самаго простаго устройства. Легко вообразить сколько времени должна большая валка чумаковъ простоять, въ ожиданіи окончанія этой медленной провѣрки взятой ими соли. Чтобы нѣсколько облегчить въ это время чумаковъ, акцизное вѣдомство наняло у г. Перекопа кусокъ земли для выпаса чумацкаго скота, но, согласно контракту, жителямъ г. Перекопа предоставлено право выпасать на этой землѣ свой скотъ! Горожане конечно и оставляютъ чумацкому скоту (который приходитъ уже лѣтомъ) одну пыль.

Нравственное положеніе чумаковъ измѣнилось въ послѣднее время на столько же, какъ и матеріальное, если не больше. Прежде тѣ немногіе поселенцы, которыхъ беззаботный чумакъ встрѣчаетъ въ малолюдныхъ степяхъ нашихъ, принадлежали по большей части къ выходцамъ изъ малороссіи, не прервавшимъ еще родственныхъ и дружескихъ связей со своими земляками. Не мудрено, что чумаки встрѣчали часто ласковый, а иногда и родственный привѣтъ на пути своемъ; да если имъ встрѣчался селянинъ и чуждой народности, то послѣдній на безлюдьи радъ былъ живой душѣ и притомъ не имѣлъ никакого повода глядѣть на чумаковъ враждебно. Не то теперь, когда большинство мѣстныхъ жителей *боятся чумака какъ зачумленнаго,* въ прямомъ смыслѣ слова. Испытавъ на пути тѣ невзгоды, о которыхъ я говорилъ, чумакъ изнуряетъ скотъ, вслѣдствіе недостатка и дурнаго качества корма и воды, а потому не мудрено, что волы его часто заболѣваютъ такъ называемою *чумою рогатаго скота,* которую и развозятъ по всему пути слѣдованія. Послѣднее обстоятельство заставляетъ желать, въ интересахъ всего юга Россіи, возможнаго сокращенія и даже совершеннаго прекращенія чумацкаго промысла (особенно на большихъ разстояніяхъ), потому что въ этомъ хозяева и ветеринары видятъ единственно вѣрный путь къ уменьшенію почти постоянныхъ падежей рогатаго скота, приносящихъ краю громадные убытки. Къ

счастію, описанныя мною неудобства претерпѣваемыя чумаками, заставляютъ надѣяться, что этотъ промыслъ отживаетъ свое время и долженъ прекратиться съ проведеніемъ желѣзной дороги.

По причинѣ описанныхъ мною неудобствъ, чумаковъ стало меньше и вслѣдствіе этого въ Кременчугѣ и другихъ мѣстахъ явились монополисты—торговцы солью. Это видно изъ слѣдующихъ цифръ.

Въ Крыму пудъ соли продается по 3—5 коп., да казенный акцизъ составляетъ 30 к. съ пуда, слѣдовательно можно считать что купцу она обходится здѣсь въ 35 к., а потому заплативъ за доставку до Кременчуга 25—30 к. съ пуда, казалось слѣдовало бы продавать тамъ пудъ соли (прибавивъ 10%) по 66—71½ к.; между тѣмъ, по полученному мною отъ Кременчугской уѣздной земской Управы увѣдомленію,—цѣна соли въ Кременчугѣ слѣдующая: при оптовой продажѣ 80 к., а при мелочной—85 к. за пудъ.

Когда чумацкій промыслъ не былъ стѣсненъ, многіе малороссійскіе крестьяне, снарядивъ по одному и болѣе возовъ, отправлялись въ Крымъ за солью и такимъ образомъ устанавливалась конкуренція при продажѣ этого важнаго продукта внутри Имперіи. Не мудрено, что съ уничтоженіемъ ея, въ нѣкоторыхъ губерніяхъ, наприм. Гродненской, Минской и другихъ, соль продается выше рубля за пудъ.

Между тѣмъ въ дороговизнѣ соли заключается главная причина невозможности, для большинства

населенія нашего отечества, пріобрѣтатъ ее въ количествѣ необходимомъ для пищи; о дачѣ ея скоту, что признано необходимымъ раціональными хозяевами всего міра, большинство крестьянъ многихъ губерній и помышлять не смѣетъ. Та же причина производитъ малое употребленіе соли при приготовленіи впрокъ рыбы и недостаточное развитіе въ Россіи приготовленія впрокъ мяса; отъ перваго происходятъ частые убытки рыбныхъ промышленниковъ, а отъ втораго—огромныя потери скотоводовъ, вынужденныхъ, въ случаѣ недостатка кормовъ, продаватъ скотъ за безцѣнокъ.

Ясно что настала пора замѣнить прежній отжившій способъ передвиженія соли—болѣе дешевымъ и быстрымъ. Мы и теперь видимъ громадное вліяніе, производимое улучшенными путями, на нашу соляную торговлю, а именно: увеличеніе вывоза Крымской соли внутрь Россіи въ послѣднее время преимущественно произошло морскимъ путемъ, какъ видно изъ слѣдующихъ данныхъ:

	Вывезено пудовъ соли:	
	въ Азовскіе порты:	въ Черноморскіе порты:
въ 1825 году	362.840 п.	74.302 п.
» 1840 »	318.693 »	142.016 »
» 1861 »	1.571.332 »	1.686.577 »
» 1862 »	2.321.339 »	1.493.965 »
» 1863 »	2.280.462 »	1.048.910 »
» 1864 »	1.866.656 »	1.453.000 »
» 1865 »	2.479.286 »	1.267.825 »

» 1866 » въ Черноморскіе и Азовскіе порты . . . . . 4.419.617 п.

Эти цифры доказываютъ, что преимущества морскаго пути, сравнительно съ передвиженіемъ чумаками, побудили солепромышленниковъ отправлять въ послѣдніе годы моремъ отъ $^1/_3$ до $^1/_2$ всего количества вывозимой отъ насъ соли, тогда какъ прежде вся соль шла сухимъ путемъ. Этимъ же объясняется замѣчаемое въ вѣдомости лит. Е усиленіе добыванія соли, въ послѣдніе годы въ приморскихъ (особенно Евпаторійскихъ) озерахъ; такъ наприм. въ 1866 году съ богатѣйшихъ Перекопскихъ источниковъ добыто втрое менѣе соли, чѣмъ съ Евпаторійскихъ, Керченскихъ и Ѳеодосійскихъ вмѣстѣ взятыхъ и почти въ $1^1/_2$ раза менѣе, чѣмъ въ Евпаторійскихъ или Керченскихъ, взятыхъ отдѣльно.

Желая наглядно показать вліяніе Крымской желѣзной дороги на цѣны соли внутри Имперіи, обращусь къ цифрамъ: допустимъ, что пудъ соли, оплаченной акцизомъ, обойдется съ доставкою до станціи желѣзной дороги 40 к.; желая провести его въ Харьковъ (приблизительно за 600 верстъ), мы должны будемъ заплатить за провозъ пуда соли по желѣзной дорогѣ 12 к., если предположимъ, что по тарифу (подобно Одесской дорогѣ) будетъ назначена плата по $^1/_{50}$ к. съ версты и пуда. Такимъ образомъ пудъ Крымской соли обойдется въ Харьковѣ (прибавля 10% съ затраченнаго капитала къ поль-

зу купца) всего 57¾ к., тогда какъ теперь она продается въ Кременчугѣ по 80 к. Основываясь на этихъ же данныхъ видно, что провозя Крымскую соль за 1000 вер., купецъ затратитъ на пудѣ только 60 к. за 2000 вер.—80 к., и слѣдовательно въ первомъ случаѣ можетъ продавать ее по 66—70 к., а во второмъ по 88—90 к. за пудъ. При этомъ слѣдуетъ помнить, что я принялъ въ расчетъ цѣну соли съ доставкою на станцію желѣзной дороги въ 40 к. за пудъ, т. е. предположилъ, что на покупку у соледобывателя и доставку до станціи желѣзной дороги потребуется 10 к. съ пуда, но какъ желѣзная дорога должна проходить мимо многихъ озеръ и Сиваша, то весьма легко можетъ случиться, что эта цифра будетъ меньше, особенно при удешевленіи рабочихъ (теперь соль продается на мѣстѣ добыванія отъ 2 до 5 к. за пудъ на Перекопскихъ и отъ 4 до 6 к. на прочихъ источникахъ). Попробуемъ вычислить сколько грузовъ даетъ соль предполагаемой Крымской желѣзной дорогѣ.

Изъ доклада коммисіи для улучшенія податей и пошлинъ видно, что въ Россіи потребляется соли каждымъ жителемъ по 19½ ф. въ годъ, тогда какъ во Франціи на жителя приходится по 36½ ф., въ Баваріи по 27½, въ Виртембергѣ по 22¾ и въ Пруссіи по 22 фунта.

Съ другой стороны, изъ статьи г. Черняева

(Современникъ 1866 года № 4) видно, что иностранной соли привезено въ Россію:

Въ 1861 году.	. . . . .	8.953.000 п.
» 1862 »	. . . . .	8.815.000 »
» 1863 »	. . . . .	8.532.000 »
» 1864 »	. . . . .	10.200.000 »

Сопоставляя эти два факта, можно, не боясь упрека въ увлеченіи, допустить, что съ проведеніемъ желѣзной дороги въ Крымъ и удешевленіемъ такимъ образомъ соли внутри Россіи, во первыхъ районъ распространенія нашей соли увеличится до того, что она вытѣснитъ положимъ около 20% ввозимой теперь въ Россію иностранной соли (приходящей преимущественно изъ Австріи и Пруссіи), а во вторыхъ что наша соль станетъ требоваться теперешними ея потребностями, вмѣсто 19½ ф. на душу, въ размѣрѣ потребленія ея въ Пруссіи, т. е. по 22 фун. на душу.

Есть полное основаніе думать, что въ послѣднемъ отношеніи народонаселеніе въ Россіи скорѣе послѣдуетъ Франціи чѣмъ Пруссіи. Основанія къ тому слѣдующія: 1) Россія часто страдаетъ неурожаями сѣна, а потому крестьяне вынуждены бываютъ иногда кормить скотъ соломою (иногда раскрываются даже крыши), которую необходимо смачивать соляною рапою, если желаютъ не ограничивать дѣйствія соломы на организмъ животныхъ почти однимъ уничтоженіемъ пустоты желудка; 2) такъ какъ падежи рогатаго скота очень часты, то

можно предвидѣть, что вскорѣ большинство крестьянъ вынуждено будетъ замѣнить воловъ лошадьми, (какъ это уже сдѣлано въ трехъ сѣверныхъ уѣздахъ нашей губерніи) а лошади не любятъ излишняго балласта въ желудкѣ и требуютъ пищи компактной и питательной, вслѣдствіе чего (особенно въ дорогѣ) овесъ и сѣчка смоченная рапой должны замѣнить сухія сѣно и солому, которыми кормятъ воловъ и 3) при развивающемся теперь благосостояніи крестьянъ нельзя не предвидѣть большаго потребленія рыбы и мяса, которыя, по непостоянству употребленія, должны быть приготовляемы впрокъ т. е. посолены.

Если же допустимъ, что жители Россіи по потребленію соли сравняются съ Французами, то вывозъ соли изъ Крыма долженъ удвоиться, т. е. достигнуть 20 милліон. пудовъ въ годъ. Но поступимъ осторожно и ограничимся разсчетомъ, основаннымъ на примѣрѣ Пруссіи.

Если высказанныя мною выше предположенія вѣрны, то вмѣсто вывозимыхъ изъ Таврической губерніи въ послѣдніе 8 лѣтъ— 9.070.000 пуд. соли, послѣдней станетъ вывозиться (9.670.000: x=19,5: +22; x=10.909.743+2 милліона пудовъ взамѣнъ вытѣсненной иностранной соли=12.909.000 пуд. Сверхъ того по милости удешевленія соли внутри Россіи, Крымская соль вправѣ разсчитывать на новыхъ потребителей на сѣверѣ и востокѣ нашего отечества. Если допустимъ, что борьба Крымской

соли съ Елтонскою, Пермскою и Астраханскою будетъ также успѣшна, какъ мы это предположили о конкуренціи ея съ Австрійскою и Прусскою, т. е. если мы станемъ разсчитывать и на сѣверо-востокъ Россіи на 2.000.000 пуд. лишняго сбыта нашей соли, то общее количество соли, предполагаемой къ вывозу изъ Крыма внутрь Россіи дойдетъ до 14.909,000 пудовъ.

Если принять въ соображеніе, что соль требуется внутренними губерніями (особенно мануфактурными) не только въ сыромъ видѣ, но и въ измѣненномъ разными химическими процессами, то расчитывая и на соль которую станутъ вывозить въ видѣ разныхъ химическихъ приготовленій, *) можно предположить, что общая масса Крымской соли, на которую внутреннія губерніи предъявятъ, съ проведеніемъ Крымской желѣзной дороги, требованіе, дойдетъ до 15.000.000 пудовъ.

Изъ этого количества пойдетъ по Крымской желѣзной дорогѣ вся соль, за исключеніемъ добываемой на озерахъ: Кинбургскихъ, Керченскихъ и части Евпаторійскихъ. Я сказалъ, что только часть Евпаторійской соли пойдетъ моремъ, разсчитывая, что Сакскую соль выгоднѣе будетъ отправлять чрезъ Симферополь (42 версты) по желѣзной дорогѣ, чѣмъ моремъ въ Одессу. Теперь платятъ среднимъ чи-

*) Въ 1864 году, какъ видно изъ статьи г. Черняева (помѣщенной въ № 4 Современника за 1866 годъ) привезено изъ заграницы въ Россію 600.000 пуд. соды и 77.000 пуд. соляной кислоты.

сломъ 6 к. за доставку пуда соли изъ Евпаторіи въ Одессу; если допустить, (особенно при устройствѣ шоссе) что доставка Сакской соли обойдется до Симферополя въ 3 к. съ пуда, то доставка ея въ Харьковъ будетъ стоитъ 3+12 всего 15 к., тогда какъ при отправкѣ ея въ Харьковъ чрезъ Одессу, доставка обойдется (6+10) всего 16 коп. Ясно что разсчетъ на сторонѣ нашей дороги.

Исключивъ изъ общей цифры предполагаемаго вывоза соли примѣрно $3^1/_2$ милліон. пудовъ для отправки моремъ, мы получимъ, что по Крымской желѣзной дорогѣ пойдетъ соли всего . **11.500.000** п.

Обратимся къ продуктамъ Крымскаго садоводства—*фруктамъ* и *вину*.

Самою затруднительною статьею для статистическихъ изслѣдованій въ Крыму является вопросъ о среднихъ производствѣ и вывозѣ *фруктовъ*; это зависитъ отъ того, что въ Крыму громадные урожаи и совершенные неурожаи фруктовъ смѣняютъ пока другъ друга весьма часто и притомъ не рѣдко случается, что при совершенномъ неурожаѣ въ той или другой мѣстности, другія части Крыма имѣютъ порядочный и даже отличный урожай. Сверхъ того главная часть фруктовъ вывозится не гуртовщиками, а мѣстными крестьянами, обратными чумаками и крестьянами сѣверныхъ уѣздовъ нашей губерніи. Вотъ почему нельзя изслѣдовать этотъ вопросъ по каждой отдѣльной мѣстности, а слѣдуетъ

прислушаться къ показаніямъ откупщиковъ садовъ, мѣстныхъ садоводовъ и купцовъ (мѣстныхъ и Московскихъ) о ходѣ торговли фруктами цѣлаго Крыма. Результатомъ многихъ распросовъ, а также показаній Управъ и Думъ, является убѣжденіе, что средній ежегодный вывозъ изъ Крыма сухимъ путемъ и моремъ фруктовъ (свѣжихъ и сушеныхъ, садовыхъ и дикихъ) доходитъ отъ 1.200.000 до 1½ милліона пудовъ.

Нельзя сказать, что все это количество пойдетъ внутрь Россіи по Крымской желѣзной дорогѣ, а необходимо отдѣлить часть для отправки въ Одессу, Херсонъ, Николаевъ и на Кавказъ. Вычтя для послѣдней надобности отъ 200 тысячъ до ½ милліона пудовъ, получимъ груза для проэктируемой желѣзной дороги — — 1.000.000 п.

Что касается *вина*, то я дѣлаю слѣдующій разсчетъ: изъ вѣдомости лит. Ж видно, что всего подъ виноградниками, въ трехъ горныхъ уѣздахъ, находится теперь 4.181½ десятины, изъ коихъ 1280 дес. въ Ялтинскомъ, а 2901½—въ Симферопольскомъ и Ѳеодосійскомъ уѣздахъ. Принимая средній урожай десятины виноградника въ Ялтинскомъ уѣздѣ равнымъ 125 ведрамъ, а въ Симферопольскомъ и

Ѳеодосійскомъ уѣздахъ по 300 вед., (какъ видите, цифры урожаевъ умень-шены) увидимъ, что всего добывается въ трехъ уѣздахъ болѣе 1.030.000 вед. вина. Принимая во вниманіе: 1) что часть вина отправляется изъ Кры-ма послѣ предварительной выдержки, вслѣдствіе чего часть его отходитъ дрождями, усушкой и утечкой; 2) что часть вина идетъ на мѣстное потребленіе; 3) что часть вина пойдетъ по прежнему въ Одессу и 4) что Русское Общество Пароходства будетъ по прежнему снабжать свои пароходы Крымскими винами,—слѣдуетъ пред-полагать, что по Крымской желѣзной дорогѣ пойдетъ внутрь Россіи примѣр-но 800.000 вед. вина, что составитъ, считая по 30 ф. въ ведрѣ — — 600.000 п.

Табаку производится теперь въ Крыму болѣе 40 тысячъ пудовъ и такъ какъ для усиленія этого производства нѣтъ надобности въ особыхъ затра-тахъ времени и капиталовъ (какъ для разведенія новыхъ виноградни-ковъ и фруктовыхъ садовъ), то та-баководство, и теперь быстро разви-вающееся, при первой вѣсти о ско-ромъ открытіи Крымской желѣзной

дороги, въ состояніи дать въ пятеро и въ десятеро болѣе матеріаловъ сравнительно съ теперешнимъ. Вслѣдствіе этого прибавимъ къ грузамъ Крымской желѣзной дороги все количество нынѣ производимаго табаку, а именно — — — — — — — — 40.000 пуд.

Выдѣлкою разныхъ *кожъ* (сафьянъ, мишенъ, подошвенныя кожи, смушки, тулубы и т. под.) заняты въ Крыму города: Бакчисарай, Старый-Крымъ, Евпаторія и Карасубазаръ; но какъ изъ Евпаторіи я не имѣю свѣдѣній, то ограничиваюсь провѣренными мною показаніями Думъ трехъ остальныхъ изъ упомянутыхъ городовъ, изъ которыхъ ежегодно вывозится разныхъ выдѣланныхъ кожъ — 125.000 п.

Рыболовство далеко недостигло въ Таврической губерніи тѣхъ размѣровъ, какіе ожидаютъ его при улучшенныхъ путяхъ сбыта; тѣмъ не менѣе эта статья и теперь занимаетъ довольно почетное мѣсто въ числѣ отправителей грузовъ внутрь Россіи. По свѣдѣніямъ, сообщеннымъ мнѣ Ѳеодосійскою, Ялтинскою и Евпаторійскою Управами (къ сожалѣнію ни Бердянская, ни Днѣпровская недоставили ихъ) видно, что теперь вывозится среднимъ числомъ изъ Крыма болѣе 70.000 пуд. рыбы и икры. Сверхъ того сюда можно причислить рыбу Кубанской об-

ласти, такъ какъ эта страна, отдѣляясь только узкимъ проливомъ отъ Крыма, составляетъ съ послѣднимъ какъ-бы одно цѣлое. Г. Посполитаки, давно занимающійся рыболовствомъ въ Керчи и Кубанской области пишетъ: «Извѣстно что Черно-«морія (Кубанская область), въ отношеніи рыбной «промышленности занимаетъ одно изъ главныхъ и «видныхъ мѣстъ Россіи. Она, количествомъ вылова «рыбы, неуступаетъ рыболовнымъ промысламъ на «Каспійскомъ морѣ. Своими рыбными продуктами «она кормитъ губерніи: Екатеринославскую, Пол-«тавскую, Черниговскую, Харьковскую, Курскую, «Орловскую, а съ другой стороны: Одессу, Бесса-«рабію и губерніи: Кіевскую, Подольскую и Во-«лынскую. Рыбные товары въ названныя губерніи «отправляются колеснымъ путемъ, частью чрезъ «Керчь, а частью чрезъ Ростовъ и водянымъ спла-«вомъ чрезъ Маріуполь и Бердянскъ. Можно при-«близительно сказать, что чрезъ Керчь отправляется «Кубанскаго рыбнаго товара не менѣе 40.000 пуд., «чрезъ Ростовъ не менѣе 120.000 пуд., а чрезъ «Маріуполь и Бердянскъ болѣе 200.000 пуд. Вся «эта отправка, при существованіи въ Крыму же-«лѣзной дороги, направлена была-бы, по близости и «удобству доставки, чрезъ Керчь. Въ Одессу и «Западныя губерніи отправляется изъ Черноморіи «рыбныхъ продуктовъ болѣе 350.000 пудовъ.»

Имѣя въ виду близость Кубанской области къ исходному пункту Крымской желѣзной дороги—Фео-

досіи, нельзя не согласиться съ мнѣніемъ г. Посполитаки.

Такимъ образомъ мы получимъ для Крымской желѣзной дороги рыбнаго груза. — — — — — — — — 430.000 п.

Къ числу производствъ, зарождающихся въ Крыму, принадлежитъ разработка въ Ѳеодосійскомъ уѣздѣ *нефти*, которой теперь добывается тамъ до 6.000 вед., но если эта отрасль нашего народнаго богатства, потребляемая въ огромномъ количествѣ внутри Россіи, не обѣщаетъ дать много матеріаловъ собственно изъ Крымскихъ источниковъ, то близкая къ намъ Кубанская область обѣщаетъ вскорѣ (съ окончаніемъ Новосильцовскаго завода) снабжать Россію милліонами пудовъ разныхъ продуктовъ, получаемыхъ изъ нефти. Въ одномъ изъ нумеровъ Одесскаго вѣстника была помѣщена статья, изъ которой видно, что этотъ заводъ можетъ перерабатывать до 200.000 вед. въ мѣсяцъ. Сверхъ того, по словамъ извѣстнаго горнаго инженера Г. Романовскаго , бывшаго въ этомъ году на Кавказскомъ берегу Чернаго моря для развѣдокъ о мѣсто-

нахожденіяхъ нефти, этотъ матеріалъ находится тамъ въ большихъ количествахъ въ мѣстахъ, гдѣ еще небылъ разработываемъ. Оставляя вопросъ о томъ, что еще ждетъ впереди нашего близкаго сосѣда въ дѣлѣ добыванія нефти, остановимся на томъ обстоятельствѣ, что Фанагорійскій заводъ, котораго окончанія ждутъ вскорѣ, будетъ въ полномъ ходу ко времени открытія Крымской желѣзной дороги. Тогда можно конечно разсчитывать, что большая часть выработанныхъ на немъ продуктовъ пойдетъ внутрь Россіи этимъ путемъ. Не имѣя возможности дать точныхъ цифръ количества этихъ грузовъ, которое станетъ перевозить Крымская желѣзная дорога, ограничимся скромною цифрою. — — — — — — — — 500.000 п.

По неимѣнію дальнѣйшихъ матеріаловъ, оканчиваю вычисленіе грузовъ и перехожу къ соображеніямъ о количествѣ пассажировъ, на которое вправѣ разсчитывать Крымская желѣзная дорога.

Изъ вѣдомости лит. Ж видно, что въ нашу губернію приходятъ изъ другихъ мѣстъ рабочихъ, какъ на годъ такъ и на менѣе продолжительное время, болѣе 70.000 челов.

Но свѣдѣнія эти далеко не полны,

потому что доставлены только изъ четырехъ уѣздовъ (т. е. половины губерніи), тогда какъ изъ остальныхъ четырехъ: Перекопскій требуетъ множества рукъ для выволочки соли и полевыхъ работъ, Днѣпровскій, для тѣхъ-же цѣлей и для рыбныхъ промысловъ и судоходства, неговоря о наймѣ у крупныхъ землевладѣльцевъ (такъ Г. Фальцъ-Фейнъ говорилъ мнѣ, что онъ расходуетъ въ годъ болѣе 200.000 руб. на наемъ рабочихъ), Бердянскій требуетъ много рукъ для рыбныхъ заводовъ, погрузки товаровъ на суда и для уборки уражаевъ (особенно у колонистовъ и малаканъ) и наконецъ Симферопольскій нанимаетъ много рабочихъ для обработки садовъ и уборки урожаевъ. Прибавивъ сюда городскую прислугу, ямщиковъ, чабановъ, мастеровыхъ и другихъ захожихъ людей можно, кажется, безошибочно принять, что половина губерніи, изъ которой недоставлено свѣдѣній, требуетъ столькоже рукъ изъ внутреннихъ губерній, какъ и уѣзды: Мелитопольскій, Ѳеодосійскій, Ялтинскій и Евпаторійскій. Но вмѣсто 140.000, какъ выходитъ

по этому расчету, возмемъ только 100,000. Если каждый изъ нихъ только разъ въ году пріѣдетъ къ намъ и разъ поѣдетъ домой, то мы получимъ для Крымской желѣзной дороги въ два конца 100.000 а въ одинъ конецъ. — — — — — — 200.000 пас.

Обращаясь къ обыкновенному пассажирскому движенію, замѣчу что Крымская желѣзная дорога (если она пройдетъ въ Ѳеодосію и Севастополь) должна передвигать всѣхъ тѣхъ пассажировъ, которые ѣздятъ теперь: изъ Симферополя въ Ѳеодосію, Севастополь, Керчь, Геническъ, Мелитополь и Бердянскъ и тѣхъ, которые изъ сѣверныхъ уѣздовъ ѣздятъ кромѣ упомянутыхъ пунктовъ въ Карасубазаръ и Евпаторію, и сверхъ того ѣдущихъ изъ сѣверо-восточной, юго-восточной и южной частей Таврической гуоернiи къ Перекопъ. Въ прошломъ году членъ Ѳеодосійской Управы Г. Шмиттъ дѣлалъ изслѣдованія о среднемъ суточномъ движеніи пассажировъ по разнымъ трактамъ губернiи и нашелъ, что (почтовыми и дилижансами) ѣздитъ въ день среднимъ числомъ по всѣмъ упомянутымъ мною

трактамъ болѣе 200 пассажировъ. Хотя изъ распросовъ моихъ оказывается, что эта цифра нѣсколько уменьшена, но возьмемъ ее въ расчетъ безъ измѣненія. Умножая 200 на число дней въ году — 365, получимъ, что въ годъ проѣдетъ по Крымской желѣзной дорогѣ. — — — — — 73.000 пас.

Теплый климатъ Крыма, живописное положеніе многихъ мѣстъ его, научный интересъ возбуждаемый имъ и цѣлебное свойство морскихъ купаній минеральныхъ грязей, винограду и кумысу, привлекаютъ въ нашъ край и теперь много путешественниковъ, несмотря на дороговизну и затруднительность переѣздовъ. Такъ, въ этомъ году было пріѣзжихъ изъ другихъ губерній: въ Ѳеодосіи 262 семейства, а въ Ялтѣ съ ближайшими окрестностями — 250 семействъ; объ остальныхъ мѣстахъ свѣдѣній не имѣю. Полагая, что въ семьѣ среднимъ числомъ по 3 члена, получимъ, что въ Ѳеодосіи и Ялтѣ было 1536 душъ пріѣзжихъ; но какъ сюда не вошли пріѣзжіе бывшіе въ Севастополѣ, Евпаторіи, Сакахъ, Судакѣ и на южномъ берегу (кромѣ Ялты съ окрест-

ностями), то можно смѣло сказать, что пріѣзжихъ было не менѣе 2500 человѣкъ, что даетъ Крымской желѣзной дорогѣ, разсчитывая туда и обратно 5. 000 пас.

Предполагая что каждый изъ пассажировъ повезетъ съ собою по 1 пуду багажа, сверхъ провозимаго безплатно, прійдется прибавить (по общему числу пассажировъ) къ исчисленнымъ мною грузамъ еще — — — 278,000 п.

Вотъ что я могу приблизительно вѣрно сказать о движеніи грузовъ и пассажировъ по проэктируемой желѣзной дорогѣ.

Сведя теперь итоги, мы увидимъ, что всего грузовъ пройдетъ:

съ сѣвера на югъ. . . . . 8.954.300 пуд.
съ юга на сѣверъ . . . . . 14.195.000 пуд.
а пассажировъ проѣдетъ. . . . 278.000 чел.

Желая вычислить валовый доходъ всей дороги (въ предѣлахъ нашей губерніи), нужно уменьшить эти цифры, имѣя въ виду, что грузы и пассажиры проѣдутъ только часть дороги.

Допустивъ предположеніе, что всѣ исчисленные мною товары и пассажиры воспользуются только $^2/_3$ Крымской желѣзной дороги (которой длина— 500 вер.), или же что $^2/_3$ всѣхъ товаровъ и пассажировъ проѣдутъ всю дорогу, мы получимъ, что по Крымской желѣзной дорогѣ (въ предѣлахъ Таврической губ.) проѣдетъ:

товаровъ. . . . . 15.618.000 пуд.
пассажировъ. . . . . 185.000 чел.

На одесской желѣзной дорогѣ взимается за провозъ одного пуда клади I класса по $^1/_{12}$ к., II класса по $^1/_{18}$ к. и III класса по $^1/_{24}$ к. съ версты; сверхъ того часть товаровъ 3 класса платитъ по $^1/_{32}$ к., а при движеніи полными вагонами товары III класса платятъ по 0,032, 0,025 и 0,02 к, съ пуда и версты. Что касается пассажировъ, то они платятъ за проѣздъ одной версты въ I классѣ по 3 к., во II классѣ по $2^1/_4$ к, а въ III классѣ по $1^1/_2$ к. отъ особы.

Пріймемъ для разсчета, что всѣ грузы на Крымской желѣзной дорогѣ будутъ платить среднимъ числомъ по $^1/_{32}$ к., а пассажиры по 2 к. съ версты.

При такой платѣ, строители Крымской желѣзной дороги выручать валоваго дохода:

за провозъ товаровъ $(15618000 \times 500 \times {}^1/_{32}) = 2440312^1/_2$ р.
» » пассажировъ $(185000 \times 500 \times 2) = 1850000$

ВСЕГО . . 4290312½ р

Что составитъ валоваго дохода съ версты . . . . . 8.580 руб. 62 к.

Между тѣмъ, изъ многихъ Высочайше утвержденныхъ концессій (наприм. на линію отъ Козлова до Тамбова и отъ станціи Грязи до стан. Орелъ) видно, что какъ только валовой доходъ съ версты превыситъ 9.000 р. въ годъ, то общество, по требованію Правительства, обязано уложить второй рельсовый путь.

При этомъ нельзя необратить вниманія, что по неимѣнію данныхъ, мною совсѣмъ не приняты въ расчетъ: А) изъ грузовъ, идущихъ съ сѣвера на югъ: 1) *всѣ россійскіе товары, приходящіе въ Днѣпровскій, Евпаторійскій, Бердянскій и Перекопскій уѣзды,* 2) *всѣ идущіе за границу и на Кавказъ* изъ смежныхъ хлѣбородныхъ губерній и внутреннихъ мануфактурныхъ 3) *всѣ Крымскіе продукты, идущіе за границу и на Кавказъ* и 4) *Рогатый скотъ*, пригоняемый въ Крымъ на убой изъ сѣверныхъ уѣздовъ нашей губерніи и другихъ смежныхъ; Б) изъ обратныхъ грузовъ: 1) *всѣ иностранные*, 2) *большинство Кавказскихъ* и 3) изъ продуктовъ Таврической губерніи: а) *большинство идущихъ внутрь Имперіи изъ сѣверныхъ уѣздовъ нашей губерніи*, б) *Крымскіе овощи* (изъ Крыма и теперь снабжается капустой большинсто населенія сѣверныхъ уѣздовъ нашей губерніи), в) *подѣлочный лѣсъ* (преимущественно буковый, которымъ Крымъ очень богатъ и который превосходенъ особенно для выдѣлки колесъ), г) *марена*, (г. Рено возплъ Крымскую марену во Францію и она оказалась лучше всѣхъ остальныхъ, кромѣ Дербентской), д,) *гидравлическіе цементъ и известь* (которые добываются въ Ѳеодосіи и Керчи и притомъ отличнаго качества) и многіе другіе, и В) изъ пассажировъ: 1) *всѣ войска, идущія изъ внутреннихъ губерній на Кавказъ и обратно*, 2) *всѣ арестанты*, которыхъ конечно выгоднѣе будетъ поре-

сылать по желѣзной дорогѣ, чѣмъ заставлять итти сотни и тысячи верстъ пѣшкомъ и 3) *многіе изъ мѣстныхъ жителей,* которые до сихъ поръ ѣздятъ на своихъ лошадяхъ, а подчасъ и совсѣмъ не ѣздятъ, потому что по нашимъ грязямъ иногда ѣздить нельзя и 4) *многіе изъ переѣзжающихъ теперь пароходами,* особенно страждущіе отъ качки.

На очереди вопросъ о стоимости Крымской желѣзной дороги.

Хотя изслѣдованія инженерами гг. Панаевыхъ линіи Крымской желѣзной дороги и окончены, но стоимость ея еще неизвѣстна; а потому, не имѣя положительныхъ данныхъ, скажу только, что по всему протяженію Крымской желѣзной дороги встрѣтятся трудныя мѣста только между городами Симферополемъ и Севастополемъ, все же остальное протяженіе дороги обойдется не дороже самыхъ дешевыхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Перехожу къ разсмотрѣнію вопроса о гарантіи.

Наша дорога имѣетъ значеніе общегосударственное, а потому гарантія извѣстнаго $^{0}/_{0}$ съ затраченнаго строителями капитала по всей справедливости должна лежать на обязанности государства. Земство же должно по моему мнѣнію, гарантировать строителямъ желѣзной дороги не выручку извѣстнаго $^{0}/_{0}$ на затраченный капиталъ, а возможно большій доходъ; для этого намъ необходимо поза-

ботиться о соединеніи, посредствомъ улучшенныхъ путей сообщенія, важнѣйшихъ производительныхъ пунктовъ нашей губерніи съ желѣзною дорогою и тѣмъ дать государственной желѣзной дорогѣ возможно большій приплывъ грузовъ и пассажировъ.

Хотя сдѣланный мною расчетъ движенія по Крымской желѣзной дорогѣ грузовъ и пассажировъ и уменьшенъ, а потому легко можетъ быть, что гарантія извѣстнаго $^{0}/_{0}$ будетъ только номинальною; но нельзя упускать изъ виду, что даже самыя выгодныя желѣзныя дороги могутъ, особенно на первыхъ порахъ, заставить дающихъ гарантію приплатить большія суммы.—Подобный случай, разоривъ наше Земство, едвали послужитъ кому либо въ пользу, тогда какъ если мы соединимъ важнѣйшіе производительные пункты нашей губерніи конно-желѣзными или шоссейными дорогами съ государственною паровою дорогою, то мы навсегда даемъ ея строителямъ много лишнихъ грузовъ и пассажировъ, а слѣдовательно и процентовъ на затраченные капиталы. При такомъ оборотѣ дѣла, строитель государственной линіи получаетъ отъ насъ, въ общемъ счетѣ, болѣе (хотя и не разомъ), а мы не рискуемъ разориться, а напротивъ, исполняемъ одно изъ важнѣйшихъ призваній Земскихъ учрежденій—улучшать внутреннія пути сообщенія въ губерніи.

Съ другой стороны— хотя желѣзная дорога и сулитъ намъ громадные выгоды, но выгоды эти намъ прійдется извлечь не разомъ а постепенно.

Иное положеніе въ этомъ случаѣ занимаетъ Правительство. Не говоря о томъ, что средства его конечно гораздо значительнѣе нашихъ, нельзя не замѣтить, что оно начнетъ, съ перваго же года проведенія Крымской желѣзной дороги, извлекать болѣе 1.500.000 руб. въ годъ лишняго дохода на одномъ акцизѣ на соль.—Выше было сказано, что съ проведеніемъ Крымской желѣзной дороги, отпускъ соли изъ нашей губерніи, по всей вѣроятности, превзойдетъ 15.000.000 пуд. въ годъ, а слѣдовательно будетъ болѣе теперешняго средняго отпуска на 5.000.000 пудовъ съ лишнимъ.

А какъ казна получаетъ по 30 к. съ пуда акциза, да сверхъ того по 1 к. съ пуда за право добычи соли изъ казенныхъ источниковъ, то она и получитъ немедленно средства къ пополненію могущихъ быть недовыручекъ строителей Крымской желѣзной дороги, неговоря уже о сбереженіяхъ на передвиженіи войскъ и разныхъ казенныхъ тяжестей.

При этомъ не мѣшаетъ замѣтить что наша дорога едвали не единственная, которая навѣрно обѣщаетъ увеличить доходы государственнаго Казначейства.

Обратимся же къ разсмотрѣнію тѣхъ дорогъ, которыя должны соединить съ государственною паровою дорогою важнѣйшія изъ мѣстъ нашей губерніи.

Первая по своей важности—дорога, соединяю-

щая Тоганашскую станцію съ соляными озерами Перекопскаго уѣзда. Длина ея будетъ равняться приблизительно 50 верстамъ. Такъ какъ этотъ край бѣденъ камнемъ, а озера доставятъ дорогѣ милліоны пудовъ клади, то кажется выгоднѣе устроить на этомъ протяженіи конно-желѣзную дорогу.

Вторая по торговому значенію дорога должна соединить Днѣпръ (въ Каховкѣ) съ ближайшею станціею желѣзной дороги; примѣрное протяженіе этой вѣтви равно 125 верстамъ. Эта дорога обѣщаетъ много грузовъ, ибо соединитъ желѣзную дорогу съ Днѣпромъ, Днѣпровскимъ уѣздомъ и Херсонскою губерніею. По этой линіи пойдетъ большая часть строеваго лѣса и многіе изъ продуктовъ какъ Днѣпровскаго уѣзда, такъ сплавляемыхъ Днѣпромъ. *) По обширности движенія по этой линіи кажется необходимо сдѣлать и здѣсь конно-желѣзную дорогу.

Третья линія должна соединить Сакское озеро съ г. Симферополемъ; по ней пойдутъ милліоны пудовъ Сакской соли. Дорогу эту, протяженіемъ 45 верстъ, выгодно шоссировать, потому что камень не очень далекъ.

Четвертая — должна соединить Симферополь съ

*) Каховка и теперь занимаетъ видное мѣсто во внутренней и иностранной торговлѣ Таврической и Херсонской губерній; это видно изъ того, что изъ числа двухъ ежегодно бывающихъ ярмарокъ, оборотъ бывшей въ маѣ мѣсяцѣ этого года простирался болѣе, чѣмъ на 1.100.000 руб. какъ видно изъ данныхъ, имѣющихся въ Губернскомъ Статистическомъ Комитетѣ.

Карасубазаромъ. Эта линія важна въ виду населенности и множества цѣнныхъ продуктовъ района р. Карасовки и предгорья. По изобилію камня, здѣсь выгоднѣе устроить шоссе, протяженіемъ 40 верстъ.

Пятая—должна соединить г. Симферополь съ Южнобережскимъ шоссе, но съ тѣмъ, чтобы не переѣзжать нѣсколько разъ рѣки Салгиръ и Ангару, а въ объѣздъ. Линію эту, длиною 25 верстъ, какъ пролегающую по каменистой мѣстности, выгоднѣе всего шоссировать. Линія эта важна въ видахъ соединенія съ желѣзною дорогою цѣнныхъ продуктовъ Ялтинскаго уѣзда, которые затрудняются двигаться по дурной дорогѣ, а при проливныхъ дождяхъ по нѣскольку дней ждутъ возможности переправиться чрезъ быстрыя горныя рѣки.

Я ничего не сказалъ о соединеніи съ Крымскою желѣзною дорогою г. Бердянска, имѣя въ виду заявленное Бердянскимъ Уѣзднымъ Земскимъ Собраніемъ намѣреніе на свой страхъ провести паровую желѣзную дорогу отъ Бердянска до колоніи Гальбштадтъ и сдѣланныя уже изслѣдованія этого пути.

Изъ сказаннаго выходитъ, что намъ слѣдовало бы, въ случаѣ проведенія въ Крымъ желѣзной дороги по проэктированному гг. Панаевыми направленію,—построить 175 вер. конножелѣзныхъ и 100 вер. шоссейныхъ дорогъ.

О способѣ исполненія этихъ работъ не говорю,

потому что это не входитъ въ кругъ даннаго мнѣ Вами порученія.

Исполняя послѣднее изъ прошлогоднихъ порученій Вашихъ, представляю подробный отчетъ о расходахъ, произведенныхъ мною изъ открытаго мнѣ Собраніемъ кредита въ 2500 рублей.

Всего, какъ видно изъ отчета, израсходовано мною для исполненія Вашего порученія — 148 р. 74 к.

Теперь, господа, позвольте обратиться къ Вамъ съ нѣсколькими заключительными словами.

Изъ свѣдѣній представленныхъ мною. Вы видите, что порученіе Ваше исполнено не вполнѣ; многихъ важныхъ свѣдѣній еще нѣтъ.

Не касаясь вопроса о степени зависимости хода этого важнаго дѣла отъ моихъ способностей или усердія, считаю священнымъ долгомъ засвидѣтельствовать, что всѣ уѣздныя Управы встрѣтили порученіе Ваше объ оказаніи мнѣ содѣйствія съ полнымъ сочуствіемъ и готовностію служить дѣлу. Не ихъ вина, если до сихъ поръ нѣкоторыми изъ нихъ не доставлено требуемыхъ свѣдѣній. Въ томъ виновата неподготовленность большинства населенія, часть котораго, сознавая всю плодотворность для края соединенія его съ центромъ нашего отечества желѣзною дорогою, — даетъ показанія о баснословныхъ массахъ грузовъ, ожидающихъ эту желанную гостью, тогда какъ другая (увы большая.) часть публики, — видя во всякомъ собирателѣ статистическихъ данныхъ, человѣка, посягающаго на

карманъ своего ближняго (посредствомъ увеличенія земскихъ или иныхъ сборовъ),—уменьшаетъ цифры до невозможнаго. Ясно, что уѣздныя Управы, желая дѣйствовать добросовѣстно, не могли ограничиваться показаніями мѣстъ и лицъ, отъ которыхъ нужно было почерпнуть требуемыя данныя. Ихъ необходимо было провѣрить, а это,—въ виду массы другихъ дѣлъ и небольшаго личнаго состава большинства уѣздныхъ Управъ,—не могло не затянуть дѣла.

Глядя съ этой точки зрѣнія, думаю, что при нынѣшнемъ настроеніи общества, собирателямъ статистическихъ данныхъ лучше итти къ цѣли медленнѣе, потому что только при соблюденіи этой предосторожности мы въ состояніи будемъ выполнить одно изъ высокихъ призваній земскихъ учрежденій—говорить правду.

1868 года Декабря 11 дня, въ Собраніе прибыли г. Предсѣдатель Собранія и 17 гласныхъ. По прочтеніи протокола прошлаго засѣданія доложено было Собранію: 1) записка Предсѣдателя Управы г. Иваненко по вопросу о желѣзной дорогѣ, по выслушаніи которой Собраніе отложило обсужденіе ея до выслушанія и обсужденія данныхъ, составленныхъ членомъ Управы г. Ашеромъ. Затѣмъ членъ Управы г. Ашеръ прочелъ записку свою по тому-же

предмету. Въ запискѣ этой г. Ашеръ, въ исполненіи возложеннаго на него прошлымъ очереднымъ Собраніемъ порученія, представилъ подробныя статистическія данныя, касающіяся вопроса о желѣзной дорогѣ, съ приложеніемъ отчета объ израсходованныхъ имъ деньгахъ въ количествѣ—148 р. 74 к. По выслушаніи этихъ двухъ записокъ и утвержденіи произведеннаго г. Ашеромъ расхода, г. Предсѣдатель предложилъ Собранію рѣшить: не найдетъ-ли оно нужнымъ, въ виду важности вопроса о желѣзной дорогѣ для всего края, отправить въ С.-Петербургъ депутацію для ускоренія хода дѣла желѣзной дороги? Собраніе единогласно отвѣтило утвердительно. Затѣмъ, имѣя въ виду, что депутація должна быть снабжена инструкціею, Собраніе постановило: избрать коммисію и поручить ей составленіе инструкціи для руководства депутаціи. Въ коммисію единогласно избраны гласные: Иваненко, Шмиттъ, Филибертъ и Корнисъ. Затѣмъ засѣданіе по предложенію г. Предсѣдателя закрыто.

---

13 Декабря Собраніе слушало докладъ Коммисіи о желѣзной дорогѣ слѣдующаго содержанія: Коммисія, избранная составить инструкцію депутатамъ Таврическаго Земства для ходатайства предъ Правительствомъ о проведеніи желѣзно-паровой дороги въ Крымъ, приняла въ основаніе своихъ сужденій тѣ доводы и данныя, которыя представили Гг.

Предсѣдатель Губернской Управы Моисей Михайловичъ Иваненко и Членъ Управы Сергѣй Александровичъ Ашеръ, и кромѣ того сочла нужнымъ обратить еще вниманіе на слѣдующее: въ виду предположенія направить дорогу въ Крымъ отъ Лзовой станціи Харьковско-Азовской желѣзной дороги, чрезъ Александровскъ и Чонгары на Севастополь съ вѣтвью къ Ѳеодосіи, или же отъ Кременчуга чрезъ Переславъ на Перекопъ къ Севастополю, необходимо точно выяснить, почему Собраніе считаетъ первое направленіе полезнымъ для всей Таврической губерніи и совершенно соотвѣтствующимъ экономическимъ ея потребностямъ, тогда какъ второе удовлетворитъ нуждамъ значительно меньшей части губерніи. Дорога, направленная отъ Кременчуга чрезъ Перекопъ въ Крымъ должна имѣть протяженіе приблизительно до 580 верстъ. (считая отъ Севастополя до Бериславa по почтовому тракту, и далѣе до Кременчуга по направленію, указанному Инженеромъ Шатиловымъ) Эта дорога должна переходить Днѣпръ у Бериславa и сверхъ того имѣть вѣтвь на Николаевъ. Слѣдовательно дорога эта будетъ имѣть трехъ конкурентовъ по перевозкѣ грузовъ: Первымъ—дорогу Николаевскую, вторымъ-Днѣпръ у Переславa. Отъ этихъ двухъ пунктовъ грузы будутъ имѣть уже водяныя сообщенія, между тѣмъ какъ направляясь на Севастополь они должны пройти по желѣзной дорогѣ 300 верстъ лишнихъ. Третій же конкурентъ—

Кременчугско-Одесская дорога, имѣющая протяженіе около 595 верстъ; хотя послѣдняя дороги нѣсколько длиннѣе Севастопольской, но нельзя не принять во вниманіе торговаго значенія Одессы, которое привлечетъ многіе изъ грузовъ, не смотря на нѣсколько лишнихъ верстъ. Слѣдовательно нельзярасчитывать на движеніе по Кременчугско-Севастопольской дорогѣ многихъ грузовъ южнѣе Бериславa, изъ мѣстностей на сѣверъ отъ него; грузамъ же Харьковскимъ выгоднѣе направляться къ Севастополю чрезъ Лазовскую станцію, такъ какъ отъ Харькова по этому направленію къ Севастополю ближе на нѣсколько десятковъ верстъ, чѣмъ по Кременчугско-Севастопольской дорогѣ. Заслуживаетъ вниманія и то, что дорога черезъ Сивашъ въ Крымъ не только не станетъ конкурентомъ другихъ дорогъ, имѣя собственный раіонъ, но даже станетъ съ обоюдною выгодою обмѣниваться съ Харьковско-Азовскою дорогою большою массою грузовъ, а именно увеличитъ число обратныхъ грузовъ послѣдней (преимущественно солью) и возьметъ у Харьковско-Азовской много каменнаго угля, для доставленія послѣдняго какъ себѣ и близь лежащимъ мѣстностямъ, такъ и для доставленія чрезъ Игреньскую пристань (близь Екатеринослава) и Александровскъ, водянымъ путемъ въ обѣ стороны. Перевезенный такимъ образомъ уголь обойдется на мѣстѣ потребленія дешевле, чѣмъ при перевозкѣ его по Харьковско-Азовской дорогѣ въ

Кременчугъ, или къ Таганрогу, а оттуда моремъ до Одессы и опять по желѣзнымъ дорогамъ къ мѣстамъ потребленія. Наконецъ нельзя не принять во вниманіе и то, что если дадутъ предпочтеніе направленію отъ Кременчуга чрезъ Перекопъ на Севастополь, то надолго прійдется отложить всякую надежду на постройку желѣзной дороги отъ Александровска чрезъ Сивашъ къ Севастополю и Ѳеодосіи на томъ основаніи, что послѣдняя дорога направится параллельно съ первою въ недалекомъ разстояніи. Дорога же, проведенная отъ Александровска на соединеніе съ Кременчугско-Севастопольскою сѣвернѣе Перекопа, невыгодна для прорѣзываемыхъ ею мѣстностей, потому что идя по ней, продуктамъ сѣверныхъ уѣздовъ нашей губерніи, для достиженія порта, прійдется пройти лишнихъ 150 верстъ, сравнительно съ Ѳеодосійскою линіей. — Съ другой стороны близость Бердянскаго порта заставитъ многіе продукты сѣверныхъ уѣздовъ предпочесть отправку чрезъ Бердянскъ, вмѣсто длиннаго пути на Севастополь. Коммисія, основываясь на докладахъ гг. Иваненко и Ашера и изложенныхъ соображеніяхъ, полагаетъ, что ходатайство земскихъ депутатовъ должно относиться: 1) къ скорѣйшему осуществленію дороги въ Крымъ; 2) къ направленію ея чрезъ Чонгары и 3) къ испрошенію концесіи на постройку дороги Земству или той компаніи, съ которою депутаты войдутъ въ соглашеніе, причемъ условія могутъ быть за-

ключаемы депутатами неиначе какъ съ одобренія Губернской Управы. Коммисія полагаетъ, что болѣе частная инструкція можетъ скорѣе повредить цѣли, которой желаетъ достигнуть земство, связывая дѣйствія депутатовъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ коммисія докладываетъ Собранію, что въ интересахъ дѣла депутатамъ слѣдовало бы отправиться въ С.-Петербургъ въ самомъ непродолжительномъ времени, а доклады и пренія по желѣзно-дорожному вопросу слѣдовало бы отпечатать въ потребномъ количествѣ, для разсылки Земскимъ Управамъ какъ нашей губерніи, такъ и сосѣднихъ, а также разнымъ учрежденіямъ и лицамъ въ возможно скоромъ времени. Собраніе согласилось съ мнѣніемъ коммисіи съ оговоркою, что депутаты по утвержденіи за Земствомъ концессіи, могутъ входить въ частныя соглашенія съ лицами или компаніями по устройству желѣзныхъ дорогъ, но что окончательное утвержденіе условій и договоровъ подлежитъ Губернскому Земскому Собранію. Послѣ этого Предсѣдателемъ возбужденъ былъ вопросъ о томъ, слѣдуетъ-ли ассигновать деньги на прогоны и путевыя издержки депутатамъ, посылаемымъ въ С.-Петербургъ для ходатайства о направленіи дороги чрезъ Чонгары и испрошенія концессіи на имя Земства? Постановлено большинствомъ 14 голосовъ противъ 3,—ассигновать По второму предложенію—сколько именно слѣдуетъ назначить депутатамъ, постановлено большинствомъ 11 противъ 6 выдать изъ общихъ остатковъ гу-

бернскаго сбора, каждому депутату по 1500 руб. безотчетно, если они пробудутъ въ С.-Петербургѣ не болѣе трехъ мѣсяцевъ. 3) сколько депутатовъ слѣдуетъ избрать—постановлено большинствомъ 10 противъ 7 избрать двухъ депутатовъ. При выборѣ депутатовъ Собраніе единогласно постановило избраніе ихъ произвести закрытою баллотировкою, посредствомъ записокъ. Наибольшее число голосовъ пало на члена губернской Управы Ашера и гласнаго Мелитопольскаго уѣзда Гофмана, слѣдующій за ними по большинству голосовъ былъ членъ губернской Управы Арендтъ. По заявленію г. Иваненко, Собраніе постановило пригласить къ участію въ депутаціи гг. Левшина и Шатилова и извѣстить г. Министра Внутреннихъ Дѣлъ о назначеніи депутаціи.

ОПЕЧАТКИ

	Напечатано:	Слѣдуетъ читать:
23 стр. строка 6 сверху,	то сей.	то ей,
29 » » 13 »	плотятъ	платятъ
31 » » 6 »	смѣжныхъ	смежныхъ
34 » » 1 »	большое	большее
41 » » 22 »	Кинбургской	Кинбурнской
45 » » 27 »	Кинбургской	Кинбурнской
49 » » 4 »	встрѣчаетъ	встрѣчалъ